Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1989-1990

Québec

91-05520/

Le texte de cette publication a été rédigé par le
ministère des Transports

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 1er trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-551-14498-1
ISSN : 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1989-1990 du ministère des Transports.

Vous y trouverez les principales activités et les grandes réalisations du Ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon entière collaboration.

Le sous-ministre des Transports,

Jean-Marc Bard

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 9

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 9

1.1 Lois constitutives 9
1.2 Lois administrées 9
1.3 Modifications aux lois et règlements 10
1.4 Vocation 10
1.5 Organisation administrative 10
1.6 Réorganisation administrative 13

Chapitre II
Champs d'activité 15

2.1 Missions 15
2.2 Programmes 15

Chapitre III
Ressources 17

3.1 Ressources humaines 17
3.2 Ressources financières 19

Partie II
Activités par programme 21

Chapitre IV
Programme I 21

Systèmes de transport terrestre 21
4.1 Inventaire et recherche 21
— Direction de la recherche 21
— Direction de la programmation 23
4.2 Transport des personnes 25
4.3 Transport des marchandises 30

Chapitre V
Programme 3 33

Construction du réseau routier 33
5.1 Orientations 33
5.2 Travaux de génie 33
5.3 Travaux routiers 39

Chapitre VI
Programme 4 45

Conservation du réseau routier 45
6.1 Conservation des chaussées 45
6.2 Structures 48
6.3 Équipement de contrôle 48
6.4 Entretien d'hiver 48
6.5 Activités de soutien 49
6.6 Soutien en matériel 49

Chapitre VII
Programme 5 51

Gestion interne et soutien 51
7.1 Gestion financière 51
— Direction des contrats et de l'approvisionnement 51
— Direction des réclamations 53
7.2 Vérification interne 54
7.3 Enquêtes 54
7.4 Communications 54
7.5 Systèmes de gestion 55

Chapitre VIII
Programme 6 59

Transport scolaire 59

Chapitre IX
Programme 7 61

Transport maritime et aérie 61
9.1 Transport maritime 61
— Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent 62
9.2 Transport aérien 62

Chapitre X
Programme 8 65

Service aérien gouvernemental 65
10.1 Transport des personnes et des marchandises 65
10.2 Protection de la forêt 65

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 67

11.1 Service des relations extraministérielles 67
11.2 Service des archives et messageries 67
11.3 Accès à l'information 68

Liste des tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **16**
2. Répartition de l'effectif régulier **17**
3. Retraités **17**
4. Concours délégués **17**
5. Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère **18**
6. Santé et sécurité du travail **18**
7. Sommes versées par la CSST pour les accidents survenus au Ministère de 1985 à 1989 **19**
8. Affectation des budgets de 1988-1989 et de 1989-1990 par programme et élément de programme **19**
9. Valeur totale des programmes de la Direcion de la recherche et effet de levier pour l'année 1989-1990 **22**

*** ORGANIGRAMME **36-37**

10. Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère **45**
11. Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec **45**
12. Répartition du budget de conservation des chaussées **47**
13. Données sur le déneigement du réseau provincial **48**
14. Répartition des contrats accordés en 1989-1990 par rapport au quatre années précédentes **51**
15. Acquisitions **52**
16. Tableau comparatif des réclamations sur contrats **53**
17. Sommaire de frais **54**
18. Dépenses en matériels et logiciels informatiques **56**

Liste des graphiques

1. Effectif régulier du Ministère **17**
2. Missions et programmes — Exercice 1989-1990 **20**
   a) Budget par regroupement d'activités **20**
   b) Budget par super-catégorie **20**
3. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1989-1990 **22**
4. Subventions aux services de transport **25**
5. Total de licences de caractère extraprovincial accordées de janvier 1988 à mai 1990 **27**
6. Total de licences et permis de caractère intraprovincial accordés de janvier 1988 à mai 1990 **28**
7. Répartition par masse des permis spéciaux de trains doubles de type « B » et de semi-remorques à « 4 essieux » selon la norme permise en kg au 1er avril 1990 **29**
8. Montants affectés à la construction du réseau routier **34**
9. Budget de conservation des chaussées **46**
10. Kilomètres de couches d'usure **47**
11. Répartition des contrats accordés **52**
12. Transport aéro-médical **66**

N.B. La forme grammaticale utilisée dans ce document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités et qui fait maintenant l'objet d'une loi distincte, la Loi sur le transport par taxi.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil de la recherche et du développement en transport.

De plus, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux : la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — Hauterive en 1975 et la Régie de l'assurance automobile du Québec en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-dessus énumérés, celles-ci faisant l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application :

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur le camionnage
L.R.Q., c. C-5.1

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14
(Transport des écoliers)

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
1985, c. 32
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la publicité le long des routes
1988, c. 14

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
1988, c. 57

1.3 Modifications aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1989-1990, les mesures législatives suivantes ont été adoptées :

- La Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport en matière de règlement d'emprunt (1989, chapitre 19), sanctionnée le 19 juin 1989; cette loi a pour objet de modifier les règles concernant l'approbation requise en matière d'emprunt. Elle prévoit qu'une corporation devra dorénavant faire approuver tout emprunt par le conseil des deux tiers des municipalités dont le territoire est soumis à sa compétence;
- la Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur les transports (1989, chapitre 20), sanctionnée le 19 juin 1989; cette loi a pour objet d'accorder de nouveaux pouvoirs à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et au ministre des Transports en matière de transport ferroviaire, afin d'assurer le maintien et le développement des services de trains de banlieue. Elle prévoit notamment le retrait de subventions en matière de transport lorsque les conditions et modalités d'attribution ne sont pas respectées.

De nouveaux règlements ont été adoptés et d'autres ont été modifiés concernant le Code de la sécurité routière, la Loi sur le ministère des Transports, la Loi sur le transport par taxi, la Loi sur la publicité le long des routes et la Loi sur les transports :

- le Règlement sur la signalisation routière (Arrêté ministériel du 24 novembre 1989); ce règlement a pour objet d'édicter des normes en matière de signalisation routière et, plus particulièrement, les normes de signalisation, d'information, de prescription, de danger et de travaux;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier (Décret 853-89 du 31 mai 1989); ce règlement a pour objet d'étendre la gratuité des services de transport par traversier, plus particulièrement entre l'île aux Grues et la rive sud du fleuve Saint-Laurent et entre l'île aux Coudres et la rive nord du fleuve Saint-Laurent;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la publicité le long des routes (Décret 1347-89 du 16 août 1989); ce règlement a pour objet d'établir les dimensions et les normes de construction et d'entretien des panneaux de publicité, les conditions, les formalités et les droits exigibles pour l'obtention et le renouvellement des permis ainsi que la forme et la teneur de ces permis;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports (Décret 1348-89 du 16 août 1989); ce règlement a pour objet d'autoriser un directeur régional à signer tout permis de publicité délivré en vertu de la Loi sur la publicité le long des routes;
- le Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (Décret 1767-89 du 15 novembre 1989); ce règlement a pour objet d'abroger la disposition qui impose un droit annuel de 500 $ pour le renouvellement d'un permis de taxi dans l'agglomération de Montréal.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, taux et tarifs et de prendre les mesures destinées à améliorer les transports en les coordonnant et en les intégrant. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions, à en contrôler l'utilisation et à vérifier la nature des dépenses qui y sont reliées.

1.5 Organisation administrative

Au 31 mars 1990, l'organigramme du ministère des Transports, approuvé par le Conseil du trésor, se composait du Bureau du sous-ministre, de quatre directions générales, de 22 directions, de 14 directions régionales, de 48 districts et de 61 services.

Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que six directions et deux services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ce sont les directions de la recherche, du service aérien gouvernemental, du secrétariat du Ministère, de la programmation, des communications, et, enfin, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, ainsi que les services de la vérification interne et des enquêtes. À ce niveau on trouve aussi la Direction de la comptabilité, qui relève du Contrôleur des finances, et la Direction des affaires juridiques, qui relève du ministère de la Justice.

Voici une brève description du rôle de ces unités administratives :

Direction de la recherche : concevoir et implanter la politique de recherche du ministère des Transports et gérer les programmes relatifs à la recherche-développement en transport (R-DT), en concertation avec le Comité ministériel de la recherche et le Conseil de la recherche-développement en transport. Réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées au système de transport. Gérer des projets de recherche-développement de nature technologique. Assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle. Mettre à la disposition du personnel du Ministère toute la documentation dont il a besoin.

Service de la vérification interne : s'assurer de l'efficacité du Ministère en vertu des lois qui le régissent et de la protection appropriée des actifs contre les pertes de toutes natures.

Service des enquêtes : veiller aux intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires.

Direction du service aérien gouvernemental : offrir un service de transport aérien qui réponde aux besoins de protection de la santé et de la sécurité publique ainsi qu'à ceux des ministères et organismes gouvernementaux. Fournir aux ministères et organismes un soutien technique lorsqu'ils font appel à l'entreprise privée pour le transport aérien.

Direction du secrétariat du Ministère : assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétences dévolus à chaque unité administrative. Assumer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des niveaux de services aux citoyens. Assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

Direction de la programmation : concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport. Préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif aux équipements et infrastructures à la charge du Ministère. Dans le cadre de la politique ministérielle d'évaluation de programmes, réaliser le plan ministériel d'évaluation de programmes, le recueil d'indicateurs de programmes ainsi que des évaluations sur des programmes ou des activités spécifiques.

Direction des communications : garantir à la population ainsi qu'aux clientèles spécifiques une information disponible et de qualité concernant les objectifs, les politiques, les projets et les réalisations du Ministère. Concevoir et réaliser un programme d'information et de documentation destiné à des clientèles spécifiques, aux employés du Ministère ou au grand public.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Direction de la comptabilité : s'assurer que la comptabilité du ministère des Transports respecte les conventions comptables et gouvernementales.

Direction des affaires juridiques : assister le Ministère dans ses dossiers à incidence juridique ou légale.

L'organigramme du ministère des Transports comprend quatre directions générales : le transport des personnes et des marchandises, le génie, les opérations, l'administration et la gestion financière.

Voici une brève description du rôle de chacune des directions générales et des directions qui en dépendent :

Direction générale du transport des personnes et des marchandises : établir les orientations, concevoir et élaborer des politiques d'aide, des programmes et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes et des marchandises.

Concevoir, développer et évaluer les services et les systèmes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. Réglementer et normaliser les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Direction du développement du transport terrestre des personnes : amorcer, orienter et coordonner les études concernant l'élaboration des politiques, la réglementation, les programmes d'aide, la situation économique de l'industrie du transport et le développement cohérent des réseaux de transport à l'échelle du Québec.

Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes : assurer une administration efficace des programmes d'aide au transport terrestre des personnes tout en maintenant un cadre réglementaire adéquat. Assurer des interventions judicieuses et continues auprès des clientèles visées afin de mesurer l'efficacité des ressources consacrées à ces programmes et d'en rationaliser l'utilisation.

Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes : assurer, à la suite des études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes.

Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire : réaliser des études et des analyses nécessaires à l'identification et à la connaissance des besoins spécifiques au Québec des services de transport maritime, aérien et ferroviaire. Procéder à l'élaboration de règlements, de normes d'utilisation de services et de programmes d'aide pour assurer un développement et un fonctionnement harmonieux de ces services de transport.

Direction du transport routier des marchandises : assurer la définition et l'application des politiques et des programmes d'intervention du Ministère dans le domaine du transport routier des marchandises, en évaluer le cadre réglementaire et en assurer le fonctionnement ordonné au Québec. Lancer et coordonner la mise en oeuvre des mécanismes nécessaires au contrôle de l'application des lois et règlements en matière de transport routier.

Direction générale du génie : conduire toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport. Fournir l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Service de la planification routière : proposer des orientations et des objectifs aux autorités du Ministère relatifs à la gestion du réseau routier ainsi que les stratégies permettant d'atteindre les objectifs.

Direction de la circulation et des aménagements : effectuer les études de circulation et les études environnementales préalables à la préparation des projets du Ministère. Concevoir les plans et devis nécessaires à la construction des routes, aérodromes et chemins de fer. Établir auprès des entreprises d'utilités publiques les ententes nécessaires en vue de coordonner les travaux de construction ou de modification.

Direction des sols et matériaux : fournir une assistance technique spécialisée aux unités administratives engagées dans la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

Service de la sécurité routière et de la signalisation : fournir l'expertise technique en sécurité routière et assurer la conception des diverses normes de signalisation.

Direction des structures : concevoir des plans et devis servant à la construction des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art d'importance. Fournir une assistance technique spécialisée dans la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art majeurs.

Direction des acquisitions : acquérir les droits immobiliers nécessaires à la réalisation des projets de construction et d'entretien du Ministère. Gérer les immeubles déclarés excédentaires par les ministères québécois et procéder à leur aliénation sur demande. Réaliser pour les directions visées les cartes et les plans nécessaires pour fin d'étude, de conception et de préparation des projets du Ministère.

Direction générale des opérations : assurer la gestion des programmes de conservation, d'entretien, de construction et d'exploitation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement des méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction et d'entretien.

Direction de la construction : assurer la coordination et le suivi des programmes de construction des infrastructures de transport. Uniformiser les méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures à l'échelle provinciale.

Direction de l'entretien : assurer la coordination et le suivi des programmes d'entretien et de conservation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement et l'amélioration des méthodes de travail et voir à l'uniformisation des normes techniques d'entretien.

Directions régionales : identifier les besoins régionaux en matière de services et d'infrastructures de transport et assurer une gestion efficace des projets de construction et d'entretien. Assurer l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère. Représenter le Ministère auprès des organismes publics et de la population des régions.

Districts : identifier les besoins et déterminer les priorités de construction et d'entretien des infrastructures de transport sur leur territoire. Assurer la surveillance des travaux de construction et réaliser la majorité des activités d'entretien des infrastructures.

Direction générale de l'administration et de la gestion financière : effectuer le suivi et le contrôle du budget du Ministère. Conseiller les autorités sur toute question relative à la gestion des systèmes, des ressources humaines, matérielles et financières. Fournir aux unités administratives du Ministère l'expertise et le soutien requis pour la gestion de ces ressources. Assurer les services normalisés en matière de réglementation, de contrat et d'approvisionnement.

Direction du contrôle budgétaire : coordonner, pour l'ensemble du Ministère, la préparation du budget annuel ainsi que l'allocation des ressources financières et assurer les contrôles budgétaires requis. Exercer un contrôle budgétaire en fonction du développement des programmes et des projets du Ministère.

Direction des ressources humaines : fournir aux autorités et aux gestionnaires du Ministère les conseils et l'assistance qui leur permettront d'évoluer dans un cadre organisationnel efficient, et de leur assurer le potentiel en ressources humaines nécessaires à la

réalisation des objectifs et programmes établis. Assurer l'expertise et l'exercice d'un rôle conseil dans les domaines suivants : organisation administrative, évaluation d'emploi, dotation des emplois, gestion du cheminement de carrière, évaluation du rendement, relations de travail, santé et sécurité au travail, aide aux employés, administration de la rémunération et des conditions de travail, avantages sociaux et développement des ressources humaines. Veiller à ce que tous les employés du Ministère détiennent les informations pertinentes eu égard à leurs conditions de travail, leurs droits et leurs bénéfices rattachés à leur statut et classement.

Direction des contrats et de l'approvisionnement : assurer l'approvisionnement du Ministère et fournir aux gestionnaires une assistance et un soutien sur toute question relative à l'approvisionnement, à l'adjudication des contrats, aux appels d'offres ainsi qu'à la gestion des ressources matérielles.

Direction des réclamations : effectuer les analyses nécessaires à la détermination des modes de règlements appropriés quant aux réclamations sur contrats ou sur dommages présentées par ou contre le Ministère et rechercher les mesures susceptibles d'en réduire le nombre.

Direction des systèmes de gestion : fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques, à la bureautique, ainsi qu'aux normes et procédés requis pour le fonctionnement efficace des unités administratives en matière de systèmes de gestion. Élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

1.6 Réorganisation administrative

Une orientation des autorités concernant les responsabilités en matière de sécurité routière, de conception, de normes et de plans et devis touchant la signalisation et l'éclairage routier a nécessité de revoir l'aménagement des mandats et des activités des trois services suivants :

- Service de la signalisation,
- Service du matériel,
- Service de la mécanique et de l'électricité.

Cette nouvelle orientation a donc conduit à la création du nouveau Service de la sécurité routière et de la signalisation regroupant les responsabilités en matière de normes et de conception de la signalisation et de l'éclairage routier. Les principales activités du Service de la mécanique et de l'électricité ont été intégrées à ce service.

Le Service des équipements était également créé à la suite de la fusion du Service du matériel et des mandats d'opérations du Service de la signalisation.

D'autres mandats ont touché plus particulièrement les réaménagements d'activités internes, les modes de fonctionnement ainsi qu'une redéfinition de rôles. À cet égard, la Direction du service aérien gouvernemental a revu son organisation sur ces différents aspects.

Une étude complète des structures, des activités et des fonctions a été réalisée. Tous les profils d'emplois ont été redéfinis et l'organisation du travail a été réaménagée pour répondre à la problématique identifiée et aux objectifs poursuivis.

De plus, cette étude a permis la création de sept emplois de chefs de bases régionales. En outre, les problèmes spécifiques de classification des techniciens de l'entretien des aéronefs ont été précisés.

Des analyses faites au Service des contrats et au Service de l'approvisionnement ont permis de mieux départager les responsabilités de chacun et d'améliorer, par certains changements, les processus opérationnels de ces unités.

Des interventions plus spécifiques ont été faites à la Direction du transport routier des marchandises. Cela s'est soldé par le transfert des 26 employés du Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec au ministère des Transports, soit à la Direction du transport routier des marchandises. De plus, le Ministère a participé à un groupe de travail interministériel chargé de proposer un plan d'action relatif au transfert des activités opérationnelles du contrôle du transport routier.

Enfin, une autre intervention a consisté à évaluer le contexte d'encadrement des aéroports nordiques dans le but d'identifier les besoins des emplois de cadres intermédiaires pour appuyer les opérations.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Dans l'ensemble des biens et services produits par l'État québécois, l'activité générale du ministère des Transports s'exerce dans les limites de trois missions déterminées : économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Sous l'aspect de sa vocation économique, le Ministère contribue au développement des infrastructures de transport qui jouent un rôle primordial dans la prospérité des régions. Parmi les diverses facettes de cette vocation du Ministère, il convient de mentionner la conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la conception des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets, ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien.

Le Ministère participe à la mission éducative et culturelle du gouvernement en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin d'offrir un service satisfaisant à la clientèle écolière.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir : le transport aéromédical, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

Les activités du Ministère se répartissent à l'intérieur de huit programmes.

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme prévoit l'inventaire, l'amélioration et la coordination des systèmes de transport et l'apport d'une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme concerne le développement de nouveaux axes ainsi que l'amélioration ou la reconstruction du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art, et à réaliser les travaux de construction requis, dans le respect des règles de protection de l'environnement.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme s'applique à la conservation et à l'exploitation du réseau routier. Il a pour objectifs de conserver les chaussées et les structures en bon état, et d'assurer la sécurité et le confort au public voyageur. Ce programme comprend l'entretien des structures, des chaussées (surfaçage, rapiéçage, abords de route, etc.), de la signalisation (luminaires, feux lumineux, panneaux, etc.) et l'entretien d'hiver.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme permet de planifier, de diriger et de coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme assure aux institutions primaires et secondaires les ressources financières nécessaires au transport des écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme a pour but d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

Ce programme s'applique à la prestation de services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1

Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre 2. Commission des transports du Québec 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental

Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

Pour l'année financière 1989-1990, l'effectif autorisé du Ministère a diminué de 126 postes, passant de 7 358 à 7 232.

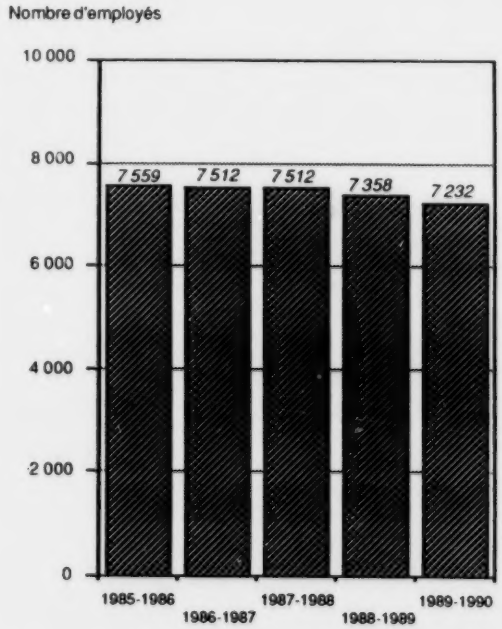
Tableau 2

Répartition de l'effectif régulier

Cadres supérieurs	240
Cadres intermédiaires	514
Professionnels	835
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	3 022
Ouvriers	2 621
Total	**7 232**

Graphique 1

Effectif régulier du Ministère



Durant l'année, 259 employés du Ministère ont pris leur retraite. Ils se répartissent de la façon suivante :

Tableau 3

Retraités

Cadres	10
Cadres intermédiaires	20
Professionnels	9
Fonctionnaires	53
Ouvriers	167
Total	**259**

En dotation des emplois réguliers, 70 % des postes ont été comblés par des mouvements internes soit 199 affectations, 67 mutations et 173 promotions. Par ailleurs, 224 personnes ont été recrutées, ce qui correspond à 30 % des mouvements de personnel.

Le Ministère, par ailleurs, a tenu 145 concours délégués. Le tableau suivant en donne la distribution par catégorie d'emploi et par catégorie de concours.

Tableau 4

Concours délégués

Catégorie	Promotion	Recrutement	Total
Personnel cadre	28	5	33
Professionnels	—	22	22
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	18	12	30
Ouvriers	42	18	60
Total	**88**	**57**	**145**

Tableau 5

Répartition de l'effectif par région administrative du Ministère

Régions*	Effectif régulier autorisé (équivalent plein temps)
Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	567
Saguenay - Lac-Saint-Jean	318
Québec	2 260
Chaudière - Appalaches	437
Mauricie - Bois-Francs	356
Estrie	368
Montréal	844
Drummond - Yamaska	350
Montérégie	427
Lanaudière	188
Laurentides	338
Outaouais	257
Abitibi-Témiscamingue	375
Côte-Nord	147
Total	**7 232**

* Dans ce tableau, la répartition de l'effectif ne se limite pas au territoire du bureau régional

Le Ministère a participé à l'embauche de 6 681 employés occasionnels provenant de listes de rappel et du fichier ministériel des occasionnels, ce qui représente 2 538 années-personnes. Ce nombre comprend l'embauche de 488 étudiants et de 157 stagiaires de l'École de technologie supérieure et de l'Université de Sherbrooke. Le fichier des occasionnels comprenait 31 329 offres de service actives en fin de période.

Dans le domaine de la sélection du personnel, des activités particulières ont été entreprises pour accentuer la sélection des cadres en fonction des habiletés de gestion, pour faire le point sur le marché du travail des ingénieurs. En outre, des travaux ont été faits pour élaborer ou modifier des outils de sélection chez les techniciens des travaux publics, les pilotes d'avions-citernes, les poseurs de panneaux de signalisation, les mécaniciens, les électriciens de même que pour appliquer un nouveau processus de sélection visant les conducteurs de camions lourds.

En matière de développement des ressources humaines, le Ministère y a consacré 34 000 jours-personnes en 1989-1990 et a engagé 1,1 million de dollars pour la réalisation de ces activités. Notons que plus du double des activités ont été réalisées par des ressources internes.

En plus de la session de sensibilisation en gestion intégrale de la qualité qui a été certes l'activité majeure, la formation aux systèmes administratifs et les cours en santé et en sécurité représentent les principales interventions en développement.

Sur le plan des relations de travail, le Ministère a participé aux négociations avec les unités Fonctionnaires, Ouvriers et Ingénieurs. Une convention collective a été signée dans le cas des Fonctionnaires et Ouvriers en décembre 1989 et les négociations se poursuivent avec l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ).

À la suite de la signature des conventions collectives des unités « F » et « O », le Ministère a procédé à la mise à jour des outils de gestion, politiques et directives en vigueur. De plus, des séances d'information sur les conventions collectives ont été tenues dans les différentes unités administratives.

Différentes ententes sur la semaine de travail et le travail sur appel ont été poursuivies, ce qui a permis d'assurer une plus grande efficacité dans l'organisation du travail.

Quant aux recours, quelque 371 nouveaux griefs ont été étudiés en deuxième étape, 1 087 ont été réglés et 61 jours d'audition ont été prévus pour les dossiers inscrits à l'arbitrage. De plus, le Ministère a fourni une expertise dans 83 dossiers d'appel aux différentes instances de la CSST.

En santé et sécurité du travail, le Ministère récolte les efforts qu'il a investis depuis 1983 et prévoit une baisse appréciable du taux de cotisation à la CSST pour 1990.

Le nombre d'accidents et les pertes de temps qui en résultent ont continué à décroître en 1989. Toutefois, considérant une baisse de l'effectif, le taux de fréquence des accidents a subi une légère hausse.

Tableau 6

Santé et sécurité du travail

Année	Nombre d'accidents*	Jours perdus
1985	1 096	27 445
1986	983	25 708
1987	980	21 370
1988	813	20 162
1989	730	19 160

* Nombre d'accidents pour lesquels au moins une journée de travail a été perdue.

Tableau 7

Sommes versées par la CSST pour les accidents survenus au Ministère de 1985 à 1989

Année	Coûts	Jours-personnes Travaillés	Coût par jour-personne
1985	3 960 627 $	2 357 114	1,68 $
1986	3 520 437 $	2 312 558	1,52 $
1987	3 111 699 $	2 335 991	1,33 $
1988	2 441 499 $	2 369 386	1,03 $
1989	2 694 221 $	2 081 540	1,29 $

3.2 Ressources financières

Un budget de 1 996 585 700 $ a été alloué au ministère des Transports en 1989-1990. Ce budget représente 6,0 % de l'ensemble des crédits gouvernementaux et équivaut à une augmentation de 9,3 % par rapport au budget de l'année précédente, qui se situait à 1 826 444 200 $.

Tableau 8

Affectation des budgets de 1988-1989 et de 1989-1990 par programme et élément de programme

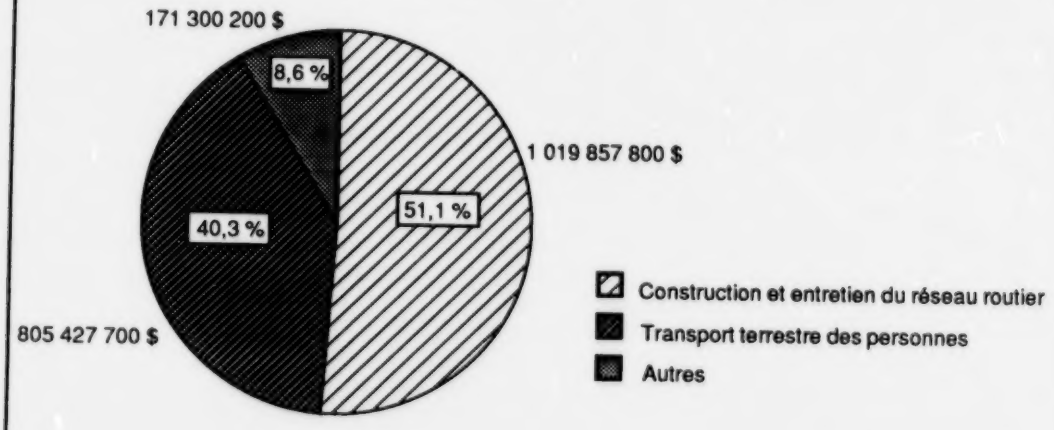
		1988-1989	1989-1990
1.	Systèmes de transport terrestre	432 935 400 $	470 985 100 $
I	Recherche et développement	10 274 100 $	9 657 200 $
II	Transport des personnes	419 531 300 $	456 620 500 $
III	Transport des marchandises	3 130 000 $	4 707 400 $
2.	Commission des transports du Québec*	11 933 600 $	10 681 400 $
3.	Construction du réseau routier	396 769 900 $	440 893 600 $
I	Autoroutes	130 302 500 $	129 200 500 $
II	Routes principales	123 543 000 $	139 371 900 $
III	Routes régionales	57 006 200 $	65 981 300 $
IV	Autres routes	85 918 200 $	106 339 900 $
4.	Conservation du réseau routier	504 027 800 $	578 964 200 $
I	Conservation des infrastructures routières de transport	372 611 800 $	439 836 700 $
II	Activités de soutien	76 954 300 $	83 148 100 $
III	Soutien en matériel	54 461 700 $	55 979 400 $
5.	Gestion interne et soutien	57 636 300 $	67 173 000 $
I	Direction	4 057 700 $	3 625 200 $
II	Soutien administratif	20 146 800 $	22 326 300 $
III	Soutien technique	8 097 800 $	9 887 600 $
IV	Aide à l'amélioration du réseau municipal	25 334 000 $	31 333 900 $
6.	Transport scolaire	334 303 600 $	348 807 200 $
I	Aide au transport scolaire	333 641 000 $	348 116 200 $
II	Soutien administratif	662 600 $	691 000 $
7.	Transport maritime et aérien	73 613 900 $	66 944 400 $
I	Transport maritime	37 259 000 $	37 270 000 $
II	Transport aérien	36 354 900 $	29 674 400 $
8.	Transport aérien gouvernemental	15 223 700 $	12 136 800 $
I	Transport des personnes et des marchandises	8 884 700 $	8 910 400 $
II	Protection de la forêt	6 339 000 $	3 226 400 $
	Total	**1 826 444 200 $**	**1 996 585 700 $**

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport.

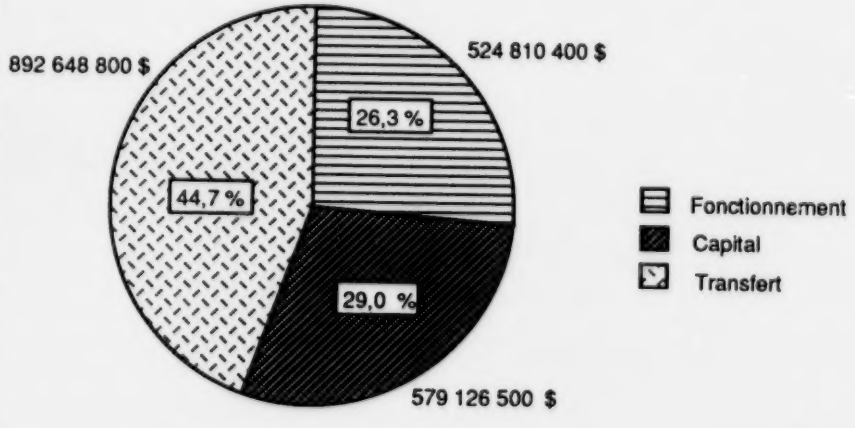
Graphique 2

Missions et programmes - Exercice 1989-1990
Budget: 1 996 585 700 $

Budget par regroupement d'activités



Budget par super-catégorie



Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme I

Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

Direction de la recherche

La Direction de la recherche a entrepris à l'automne 1989 une réflexion sur l'organisation de la recherche-développement (R-D) au ministère des Transports. Cette réflexion a principalement porté sur les domaines de compétence et les champs d'activité de la Direction, et ceci en relation avec les orientations et les stratégies qui avaient été arrêtées en 1984 au moment de sa création. Cette réflexion doit alimenter le Groupe ministériel de travail sur la recherche, formé en février 1990 à la demande du sous-ministre.

Le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT) a fait l'objet de nouvelles orientations en 1989-1990. Les projets de recherche doivent s'inscrire dans les priorités de recherche établies par le Ministère et correspondre à ses besoins propres. Deux appels de propositions ayant été effectués, 28 projets ont été déposés en mai 1989 et 32 en octobre 1989. En tout, respectivement 12 et six projets ont finalement été acceptés.

En ce qui concerne l'Action concertée sur l'entretien et la réhabilitation du réseau routier du Québec, il s'agissait de la troisième et dernière série de projets dans le cadre de ce programme : 16 projets ont été soumis dont 12 acceptés. Pour l'Action concertée sur le transport des marchandises, il s'agissait de la deuxième série de projets du second programme prévu pour trois ans : 12 projets ont été soumis et cinq acceptés.

Au chapitre de son Programme de subventions discrétionnaires, le ministère des Transports a également versé des subventions à l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), à l'Association des routes et transports du Canada (ARTC), au Conseil de la recherche et du développement en transport (CRDT) et à l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

Le Programme de recherche à contrat, qui permet de financer des projets élaborés au Ministère et réalisés par l'octroi de contrats à des firmes privées ou à des universités, s'est poursuivi en 1989-1990 : en tout, neuf projets de recherche étaient en cours de réalisation, pour une dépense de 239 477 $.

Dans le cadre du volet R-D de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, six nouveaux projets ont été lancés. Deux de ces projets touchent le domaine des énergies de substitution et trois autres relèvent des technologies relatives au transport par camion. Le Ministère a également donné suite à un projet de conception d'un nouvel épandeur d'abrasifs et de fondants plus efficace.

En outre, le ministère des Transports, la Régie de l'assurance-automobile du Québec et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) ont lancé en décembre 1989 un nouveau programme conjoint d'Action concertée pour le soutien à la recherche en sécurité routière, pour l'octroi de subventions dans l'année budgétaire 1990-1991.

Dans le cadre du Programme de bourses d'études dans le domaine du transport, 28 étudiants ont reçu, en 1989, une bourse de 2e et 3e cycles pour un montant total de 170 000 $.

Le tableau et le graphique qui suivent présentent donc les données relatives aux dépenses de R-DT au Québec, engendrées par les différents programmes de la Direction de la recherche en 1989-1990, à l'exclusion du Programme de bourses d'études dans le domaine du transport et de l'Action concertée pour le soutien à la recherche en sécurité routière.

La valeur totale des programmes inclut, en plus des dépenses directes du Ministère, les contributions des autres organismes publics du Québec, du gouvernement fédéral ainsi que du secteur privé. L'effet de levier représente le rapport de la valeur totale sur les dépenses en R-DT du Ministère. Pour l'année financière 1989-1990, cet effet de levier des programmes de la Direction de la recherche a été de 2,47.

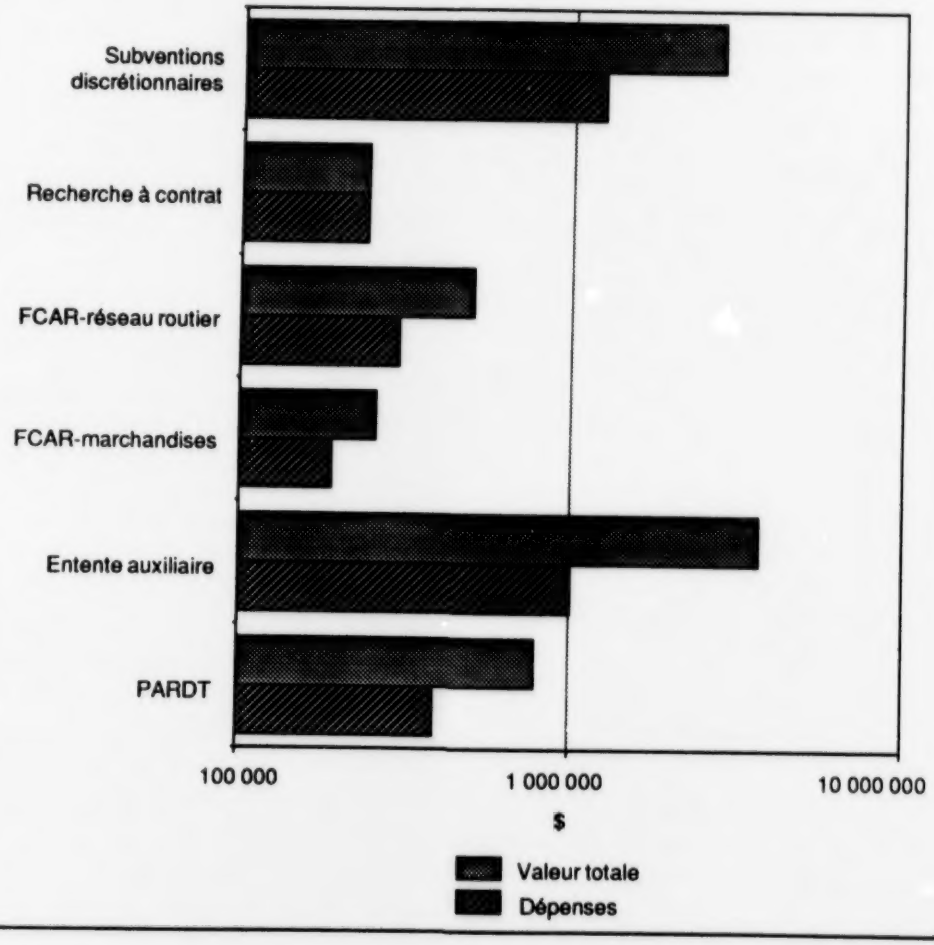
Tableau 9

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année 1989-1990

Programme	Dépenses de la Direction de la recherche	Valeur totale du programme	Effet de levier
PARDT	393 911 $	787 822 $	2,00
Entente auxiliaire	1 008 000 $	3 721 000 $	3,67
FCAR-réseau routier	302 143 $	505 000 $	1,67
FCAR-marchandises	191 071 $	257 500 $	1,35
Recherche à contrat	239 477 $	239 477 $	1,00
Subventions spéciales	1 239 185 $	2 838 067 $	2,29
Total	**3 373 787 $**	**8 348 866 $**	**2,47**

Graphique 3

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1989-1990



Dans le domaine de l'information statistique, les réalisations suivantes méritent d'être signalées : publication du *Mémento statistique du transport au Québec — Données 1986 et 1987*, publication du premier *Bilan du transport au Québec — Activités 1989*, publication de l'*Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec — 1962-1963 à 1989-1990* ainsi qu'une publication des dépenses du Ministère par circonscription électorale provinciale.

Sur le plan de l'économie des transports, il faut mentionner la réalisation d'une analyse de la situation du transport des marchandises au Québec selon une approche multimodale, ainsi que des recherches sur les coûts et les revenus du réseau routier.

En ce qui concerne l'expertise statistique, divers travaux ont porté sur les domaines suivants : transport des personnes, transport des marchandises, état et utilisation du réseau routier, etc.

Par ailleurs, la Direction a poursuivi ses activités de diffusion d'information scientifique, de sensibilisation et de transfert technologique auprès de ses différents clients. La Banque d'information internationale en recherche routière (DIRR) fut alimentée de 55 fiches analytiques, dont celles de 23 rapports de recherche qui ont paru dans la collection du Ministère. Cinq numéros du bulletin Recherches Transport, dont un thématique, ont été publiés au cours de l'année. En plus, la Direction a réalisé elle-même des analyses de besoins de recherche au sein du Ministère et diffusé des documents de transfert technologique.

À la suite du succès d'une première rencontre de chercheurs universitaires et d'experts du ministère des Transports en sciences humaines l'année précédente, la Direction de la recherche a procédé à l'organisation technique et matérielle d'une seconde rencontre en sciences naturelles et génie, qui a eu lieu à Trois-Rivières le 28 avril 1989.

La Direction de la recherche a assumé la responsabilité du Secrétariat scientifique et du Comité organisateur de la 6e Conférence internationale sur les comportements de déplacements qui aura lieu à Sainte-Foy en mai 1991. À cet effet, elle a notamment procédé à l'appel de conférences et a reçu environ 150 propositions provenant du monde entier.

La Direction de la recherche participe également à l'exécutif du Groupe de recherches sur les transports au Canada (GRTC), en vue d'assumer l'organisation logistique de la Conférence annuelle du GRTC qui sera tenue à Québec du 28 au 31 mai 1991. Le but du groupe est de disséminer les résultats de la R-DT et d'en faire la promotion.

Sur la scène québécoise, mentionnons la tenue du colloque visant à informer et sensibiliser les intervenants du monde des transports sur les occasions qui leur sont offertes par le Fonds de développement technologique. Organisé conjointement par le ministère des Transports et le Conseil de la recherche et du développement en transport (CRDT), le colloque a eu lieu le 27 septembre 1989 au Centre de recherche industrielle du Québec à Montréal.

L'inventaire du Centre de documentation s'établissait à 40 000 documents et à 800 abonnements à divers périodiques en 1989-1990. Près de 21 000 documents ont été prêtés pour consultation et plus de 21 000 demandes d'information ont été satisfaites. Au chapitre des services spécialisés, il faut noter la gestion de 39 profils de dissémination sélective de l'information (DSI) au profit de 23 chercheurs. De plus, 588 recherches informatisées ont été effectuées pour satisfaire les besoins documentaires du personnel.

Enfin, pour la première fois, la Direction de la recherche a publié et diffusé le sommaire de ses activités 1988-1989.

Direction de la programmation

Parmi les divers travaux d'étude et de recherche effectués au cours de l'exercice 1989-1990 par la Direction de la programmation, il convient de mentionner ceux qui ont porté sur les conférences socio-économiques régionales, l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'évaluation des programmes et des activités du Ministère, la classification fonctionnelle du réseau routier ainsi que les négociations commerciales multilatérales. Ces travaux ont été faits en collaboration avec diverses unités administratives du Ministère et en concertation avec d'autres ministères.

Conférences socio-économiques régionales

Le Ministère a continué de contribuer et de participer aux conférences socio-économiques régionales comme à celles de Mauricie - Bois-Francs et de Chaudière - Appalaches, de même qu'aux rencontres biennales d'Abitibi-Témiscamingue et de Montérégie. Il a aussi contribué à la préparation de la conférence socio-économique de Lanaudière.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le Ministère n'a cessé de jouer un rôle actif dans l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. C'est ainsi qu'il a participé à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale de nombreux règlements de modification de schémas d'aménagement, ainsi qu'à celles de règlements de contrôle intérimaire.

Révision du processus de programmation des travaux routiers

Afin de s'ajuster aux budgets décroissants, de mieux répondre aux besoins nouveaux de réfection et de conservation du réseau routier existant, de mieux tenir compte, dans les calendriers de réalisation des projets, des exigences des diverses législations applicables (environnement, protection du territoire agricole, aménagement du territoire, etc.), le processus de programmation a été modifié pour y inclure des contrôles plus serrés et permettre une meilleure évaluation des priorités. Les projets sont mieux planifiés et constituent le résultat d'une stratégie d'intervention plus précise. L'activité du Ministère est ainsi mieux encadrée.

Entente sur le développement des transports

La Direction de la programmation a continué d'assurer la gestion de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement du transport. Cette entente issue de l'Entente de développement économique régional (EDER), a permis la mise en oeuvre de nombreux projets à frais partagés (50 % — 50 %) dans les domaines de la recherche en transport, de la construction d'infrastructures routières (route 138 sur la Basse-Côte-Nord, autoroute 70 au Saguenay, route Authier-Joutel en Abitibi-Témiscamingue, etc.), des transports maritime et aérien (construction de ports et aéroports en régions éloignées) ainsi que divers travaux en milieu urbain. L'ensemble de ces interventions totalisera plus de 170 millions de dollars à la fin de la période couverte par l'entente soit en octobre 1992.

Évaluation des programmes et des activités du Ministère

Les activités du Service d'évaluation de programmes ont été regroupées sous les trois volets prévus dans la politique ministérielle d'évaluation de programmes. Ces activités sont : la réalisation et le suivi du plan ministériel d'évaluation, la réalisation d'un recueil d'indicateurs de programmes et la réalisation d'études évaluatives spécifiques.

Le plan ministériel d'évaluation 1990-1991 est le troisième à être réalisé depuis l'adoption de la politique ministérielle d'évaluation d'avril 1987. Il renferme 27 projets dont 24 nouveaux, et trois anciens qui étaient inscrits au précédent plan ministériel qui comptait alors 33 nouveaux projets.

Les projets inscrits antérieurement au plan 1990-1991 sont traités dans le bilan d'ensemble des travaux d'évaluation. Sur un total de 41 projets, au 31 mars 1990, 13 étaient terminés, 19 reconduits et neuf abandonnés.

En mars 1990 a paru le deuxième recueil d'indicateurs de programmes couvrant six programmes du Ministère. Le programme de transport aérien gouvernemental s'est ajouté aux programmes de transport urbain, de transport scolaire, de transport adapté, de transport maritime, de construction et de conservation du réseau routier. Les principaux indicateurs retenus décrivent surtout l'évolution significative de certains grands paramètres comme l'offre, la demande, les coûts et le financement de chacun de ces programmes.

Les études évaluatives spécifiques qui ont été réalisées ou qui sont en cours dans le Service portent sur le programme de transport des matières dangereuses au Québec, sur les programmes de l'assurance de la qualité des bitumes, sur la programmation annuelle régionale des projets de construction routière et sur la satisfaction des usagers du réseau routier.

Le Service a réalisé l'étude préparatoire du programme de transport des matières dangereuses et l'évaluation de la formation des acteurs de ce programme. Le Service est en voie de terminer l'étude préparatoire sur le programme de l'assurance de la qualité des bitumes. Il est à évaluer certains aspects de la programmation annuelle régionale des projets de construction routière. De plus, en collaboration avec le Service de la statistique, le Service a complété le sondage d'opinion sur la satisfaction des usagers du réseau routier.

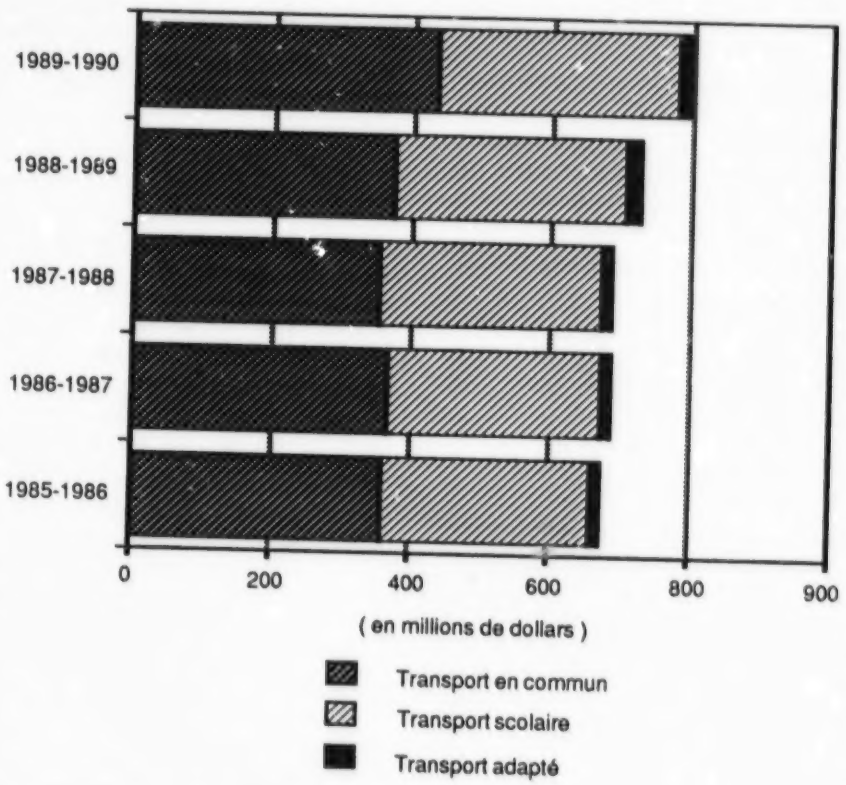
Sous l'initiative du sous-ministre du ministère des Transports, plusieurs groupes de travail ont été formés dans le but de réviser divers sujets essentiels à la bonne marche du Ministère. Le Service a été amené à contribuer à deux des cinq groupes de travail qui ont été créés à cette fin. Ces deux groupes sont celui sur les communications et celui sur la construction et l'entretien du réseau routier. Le premier groupe de travail avait le mandat d'analyser le fonctionnement des activités de communication, le second, celui des activités de construction et d'entretien du réseau routier. Dans leur rapport remis en avril 1990, ces deux groupes ont proposé des mesures pour améliorer la coordination et la réalisation de ces activités.

Classification fonctionnelle du réseau routier

Pour faire suite à la classification des réseaux autoroutier, national, régional et collecteur, le Ministère a procédé à la classification du réseau local au cours de l'année. Il a poursuivi également l'étude du mode d'implantation de la classification fonctionnelle sur le plan de la gestion du réseau routier (construction, entretien).

Graphique 4

Subventions aux services de transport



Négociations commerciales multilatérales

Le Ministère a participé à l'identification des enjeux et à l'élaboration de la position québécoise dans le cadre des négociations de l'Uruguay Round.

4.2 Transport des personnes

Entente sur la création d'un organisme régional de transport à Montréal

En septembre 1989, le premier ministre du Québec et le ministre des Transports ont convenu, avec les principaux dirigeants municipaux de la région de Montréal, de créer un organisme régional de transport : le Conseil métropolitain de transport en commun qui couvrira le territoire de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), de la Société de transport de la Ville de Laval (STL) et de la Société de transport de la rive sud de Montréal (STRSM). Ses responsabilités seront les suivantes :

1. établir une tarification intégrée donnant au titulaire accès aux réseaux des trois sociétés;
2. décider de la réalisation des infrastructures et équipements qui desservent au moins deux sociétés;
3. repartager, entre les sociétés, les dépenses de transport en commun à la charge des municipalités;
4. veiller à la coordination des services offerts par les sociétés; dans ce cas, le Conseil jouera un rôle de concertation.

Le Conseil sera formé par le président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et des représentants de la Ville de Montréal (6), des villes de banlieue de la CUM (2), de la Ville de Laval (2) et de la STRSM (2).

Cette entente a mené à l'adoption d'un laissez-passer régional par les sociétés au cours de l'automne 1989. Ce laissez-passer est en vente depuis le début de l'année 1990.

Les fonctionnaires du Ministère ont collaboré avec la direction des trois sociétés afin de rédiger un projet de loi reflétant le contenu et les objectifs de l'entente intervenue entre ces dernières. Ce projet de loi a été déposé à l'Assemblée nationale par le ministre des Transports au cours de la session du printemps 1990.

Le gouvernement versera au Conseil une subvention destinée à couvrir les manques à gagner découlant de l'intégration tarifaire; elle compense également la STCUM pour les dépenses associées à des services fournis à des non-résidents. Cette subvention s'élève à 26 492 760 $ pour 1990.

Révision du programme d'aide aux immobilisations

Depuis l'adoption du programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 1973, l'accent a porté sur l'expansion de l'offre de services en vue d'accroître la fréquentation des réseaux. Cet effort a permis le prolongement du réseau de métro, l'augmentation des parcs d'autobus, la construction de nouveaux garages et de terminus ainsi que l'installation d'abribus. Ainsi, les services ont été améliorés en quantité et en qualité.

Le défi auquel sont aujourd'hui confrontés les organismes consiste à maintenir en bon état le patrimoine acquis au cours des deux dernières décennies. De plus, les organismes doivent améliorer la qualité des services offerts de manière à demeurer concurrentiels par rapport à l'automobile; ils doivent aussi améliorer leur performance afin d'accroître leur rentabilité. L'importance des ressources financières qui devront être consacrées à ces fins fera passer au second plan les projets d'expansion.

Le Ministère mène depuis plusieurs mois des réflexions visant à ajuster son aide financière en fonction de ces nouvelles orientations. Ces travaux ont porté principalement sur l'identification des besoins et des coûts ainsi que sur l'évaluation de l'impact budgétaire, compte tenu du remboursement des investissements réalisés au cours des dernières années. Des propositions de modification du programme devraient être soumises au Conseil des ministres au cours de l'exercice 1990-1991.

Le plan de transport dans la région de Montréal

Le 10 août 1988, le Ministère rendait public un plan d'action décennal pour résoudre les nombreux problèmes de circulation et enrayer la dégradation de la qualité du réseau autoroutier et de certains équipements de transport collectif. L'ensemble des interventions prévues par le plan, tant sur le réseau routier que sur le réseau du transport collectif, totalisait des dépenses évaluées à 1,6 milliard de dollars réparties sur dix ans, dont près de 780 millions dédiés au transport collectif.

Jusqu'à ce jour, les interventions sur les infrastructures et les équipements de transport collectif ont porté sur les volets prioritaires de conservation des acquis et de leur amélioration. Depuis la mise en oeuvre du plan, près de 50 millions de dollars ont été consacrés aux projets pour la rénovation du train de banlieue de Rigaud, à diverses études et à la préparation de plans et devis pour le train de banlieue de Deux-Montagnes, pour la rénovation des voitures de métro et la voie réservée sur l'estacade ainsi que sur la poursuite des travaux aux terminus du centre-ville et à Brossard.

Trains de banlieue

La modernisation de la ligne de Rigaud est maintenant un fait accompli. La STCUM dispose présentement d'un réseau de stations et de stationnements nouveaux, de même que d'un parc dont les éléments les plus anciens ont été rénovés et auxquels se sont ajoutées quatre locomotives, sept voitures d'alimentation électrique et 24 voitures Bombardier. Il sera dorénavant possible pour la STCUM d'offrir un meilleur service sur cette ligne, conformément à l'accroissement de l'achalandage qui atteint maintenant 13 000 personnes par jour comparativement à 4 000 en 1982.

Sur la ligne de Deux-Montagnes, toutes les études d'avant-projet concernant l'exploitation, l'électrification, la signalisation, la voie et l'atelier seront terminées avant la fin de 1990. Le concept d'aménagement des stations se poursuivra en 1990-1991. D'autre part, les spécifications techniques du matériel roulant sont élaborées et la négociation du prix de fabrication sera entreprise sous peu.

Du côté des études d'impact, un premier mandat d'étude répondant aux exigences de la Loi québécoise de l'environnement est, à toutes fins utiles, terminé. Un second mandat correspondant aux attentes fédérales devrait être terminé au début de 1990-1991.

Finalement, plusieurs réserves ont été imposées au cours de 1989-1990 pour assurer la protection de sites visés par les aménagements de stations ou de stationnements. Des démarches sont aussi entreprises avec des organismes publics pour l'utilisation de leurs terrains, moyennant des ententes spécifiques.

Estacade

La voie réservée actuelle du pont Champlain, utilisée par plus de 200 autobus transportant 12 000 personnes à chaque période de pointe, sera remplacée par un lien permanent sur l'estacade. Cette voie réservée de plus de 10 km est en site propre sur près de la moitié de son parcours, entre les terminus de Brossard et du centre-ville.

Les études d'avant-projet ainsi que l'étude environnementale ont été amorcées. Les plans et devis pourront être commencés à l'automne 1990 pour cette importante infrastructure estimée à près de 85 millions de dollars.

Quant aux terminus de la STRSM au centre-ville et à Brossard, les travaux se sont poursuivis durant l'année 1989-1990. Ils se termineront en 1990-1991 pour le réaménagement du terminus de Brossard, au coût de 2 millions de dollars, et à l'automne 1991 pour celui du centre-ville, au coût de 27,6 millions de dollars.

Voitures de métro

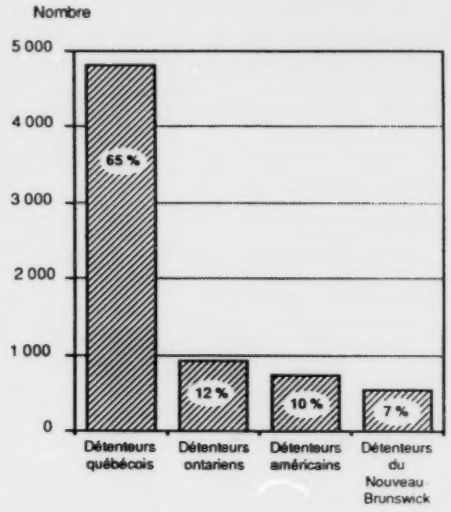
Le plan d'action prévoyait 60 millions de dollars pour rénover les 336 voitures de métro de la première génération (série MR - 63). À la suite des résultats de l'analyse coûts-bénéfices, le Ministère donnait son aval pour que la STCUM procède à l'élaboration détaillée du devis. Le contrat de ces importantes réparations sur les voitures, qui permettront de prolonger leur durée de vie de 20 ans, sera donné à l'été 1990. Les travaux se dérouleront sur une période de deux ans.

Autres immobilisations

Outre les projets prévus au plan d'action de la région de Montréal, le ministère des Transports s'est associé aux organismes publics de transport en commun (OPT), par son programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à la réalisation en 1990-1991 d'investissements de l'ordre de 64 millions de dollars. Ces investissements ont permis, entre autres, aux OPT de renouveler leur parc d'autobus et de mettre en place des infrastructures favorisant l'utilisation du transport en commun. Ils ont été affectés principalement à l'achat d'autobus traditionnels et articulés, au parachèvement de travaux d'aménagement de terminus sur le territoire de la CTCUQ et d'une voie réservée sur celui de la STL, ainsi qu'à la construction du Centre d'opération et d'administration de la STRSM de Longueuil, et à la réalisation de la phase I du projet de terminus de cet organisme à Brossard.

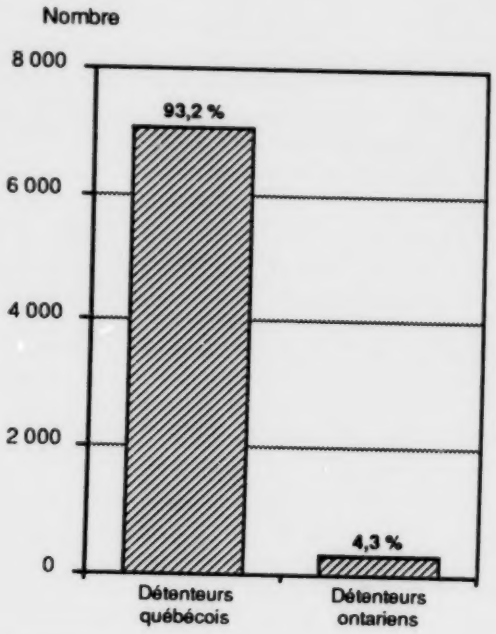
Graphique 5

Total de licences de caractère extraprovincial accordées de janvier 1988 à mai 1990



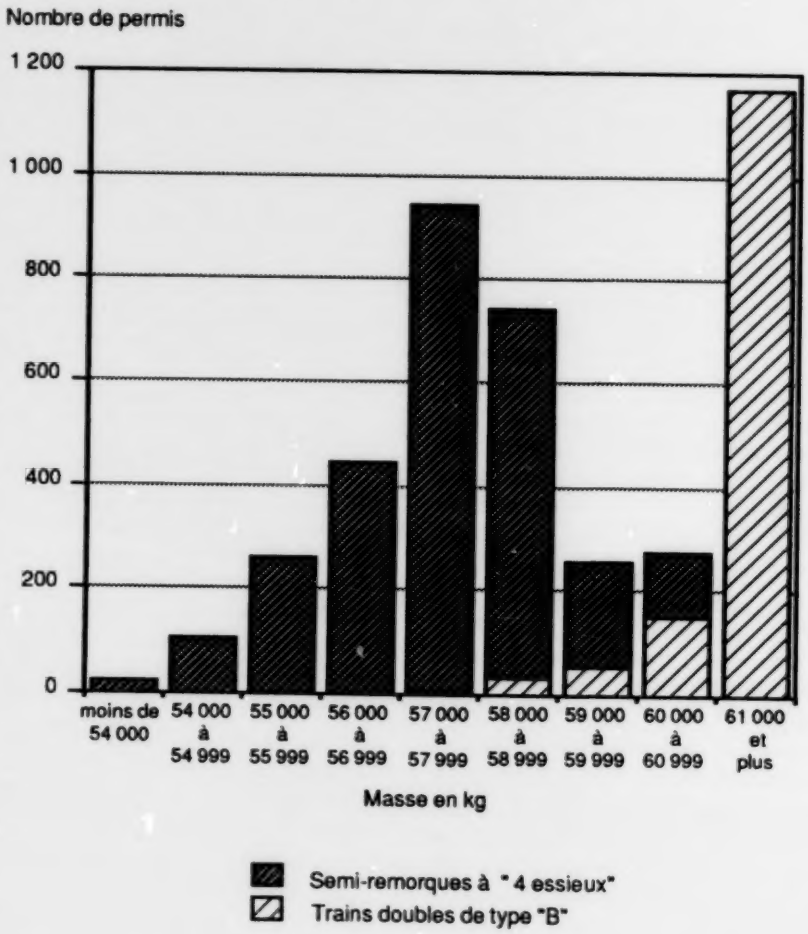
Graphique 6

Total de licences et permis de caractère intraprovincial accordés de janvier 1988 à mai 1990



Graphique 7

Répartition par masse des permis spéciaux de trains doubles de type "B" et de semi-remorques à "4 essieux" selon la norme permise en kg au 1er avril 1990



Transport adapté aux personnes handicapées

Au cours de l'année, neuf nouveaux organismes de transport adapté ont été créés afin de desservir 35 nouvelles municipalités, ce qui porte à 632 le nombre de municipalités qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. À l'heure actuelle, 85 organismes de transport adapté desservent 81 % de la population totale du Québec.

En 1989-1990, le Ministère a versé 22,5 millions de dollars en subventions aux organismes publics de transport en commun et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport adapté, lesquels ont transporté plus de 2,2 millions de passagers incluant 537 000 personnes en fauteuil roulant. Les quelque 200 minibus utilisés à cette fin ont parcouru 9,2 millions de km.

Le Ministère a également réalisé la conception d'un logiciel d'aide à la gestion pour les besoins des services de transport adapté, logiciel qui devrait être disponible en 1990-1991. Il prépare une réglementation sur les véhicules destinés à ce type de transport, qui devrait être prête en 1990.

De plus, le Ministère a effectué une évaluation de la politique d'admissibilité des personnes handicapées au transport adapté. Une nouvelle politique devrait être mise en vigueur en 1992.

Enfin, le Ministère a commencé pendant l'année la révision du programme d'aide au transport adapté. Cette révision fera l'objet de consultations et de décisions des autorités ministérielles pendant l'exercice 1990-1991. Le programme révisé devrait être mis en application en 1992.

Transport par taxi

Au cours de la présente année, le Ministère a centré ses interventions sur le contrôle et la sécurité dans l'industrie du taxi. À cet effet, une politique de contrôle dans l'industrie du taxi a été élaborée et le Ministère a procédé à une consultation auprès de ses principaux partenaires. Cette politique, qui s'appuie notamment sur le fait que le taxi est un service de transport local, devrait se matérialiser par l'adoption de diverses mesures législatives qui inciteront les corps policiers municipaux à participer à cet effort de contrôle.

Parallèlement, le Ministère a procédé, avec ses principaux partenaires, à diverses opérations de contrôle des transporteurs par limousine qui offrent leurs services sans détenir les permis requis. La vérification et le scellage des taximètres a également fait l'objet d'une étude approfondie par un comité conjoint réunissant le Ministère, la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec; cette responsabilité sera transférée à la Commission des transports du Québec.

Le Ministère a également élaboré, de concert avec le ministère de la Sécurité publique et le Bureau du taxi de la CUM, le programme Taxis secours qui vise à favoriser la participation des chauffeurs de taxi aux efforts de sécurité publique.

En ce qui concerne le plan de rachat de permis de taxi à Montréal, une entente est intervenue avec la Ligue de taxis de Montréal inc. en vue de mettre un terme à ce projet au plus tard le 30 novembre 1991, compte tenu que l'objectif visé de réduire le nombre de permis à un niveau acceptable a été atteint.

Sur le plan du transport par taxi des personnes handicapées, le Ministère a mis en oeuvre un projet de démonstration de véhicules adaptés; il a également réalisé un document d'information sur le transport par taxi des aveugles utilisant un chien-guide.

Enfin, le Ministère a permis aux taxis d'utiliser une voie réservée aux transporteurs en commun publics aménagée parallèlement à l'autoroute 20 qui relie l'aéroport de Dorval au centre-ville de Montréal.

4.3 Transport des marchandises

Transport par camion

En raison de la souplesse et de la polyvalence de ses services, à cause du caractère concurrentiel de ses opérations, le camionnage continue de dominer le transport des marchandises au Québec. Non seulement s'avère-t-il adapté aux besoins des entreprises expéditrices, qui vont bientôt affronter le libre échange, mais le transport routier des marchandises devient de plus en plus compétitif sur de longues distances.

En excluant les quelque 700 artisans et sociétés commerciales qui oeuvrent dans le domaine du camionnage en vrac en 1989, l'industrie québécoise du transport général compte alors plus de 6 000 entreprises ayant un chiffre d'affaires total évalué à près de deux milliards de dollars.

Les activités du Ministère concernant le transport routier peuvent se regrouper sous quatre volets, à savoir : l'encadrement réglementaire économique et technique de l'industrie, l'organisation et le fonctionnement de l'industrie, la promotion des intérêts des entreprises québécoises auprès des autres gouvernements et, l'utilisation du réseau routier par les véhicules de marchandises.

Ainsi, au plan législatif et réglementaire, il y a eu la mise en vigueur d'articles de la Loi sur les transports en vue d'encadrer les activités de gestion des courtiers de camionnage en vrac. Avec la présence des municipalités régionales de comté, on a aussi dû modifier la description des régions de camionnage en vrac.

Le Québec a multiplié les représentations auprès du gouvernement fédéral dans le cadre de la Loi sur les transports routiers afin que le slogan « Aller sans entraves» soit vraiment une réalité pour les entreprises québécoises oeuvrant sur la scène canadienne. Notamment par le biais du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), les interventions ont porté sur l'équité de traitement qu'on doit garantir à l'ensemble des transporteurs.

Des représentations directes ont également été faites auprès d'autres compétences provinciales pour que le traitement des demandes des transporteurs du Québec soit accéléré et que ces requêtes soient évaluées selon l'esprit de la nouvelle législation fédérale. De ce fait, des résultats tangibles ont été observés depuis l'été 1989 de sorte que nous pouvons maintenant parler de situation normale avec les provinces voisines.

Consécutivement à la mise en vigueur de la Loi sur le camionnage en janvier 1988, qui avait pour objectif d'accroître le développement d'une industrie plus efficace et concurrentielle au Québec, un plan d'action a été mis en oeuvre afin d'identifier les améliorations à apporter aux systèmes administratifs, et d'établir une meilleure concertation entre les divers ministères ou organismes publics intervenant dans l'exploitation d'une entreprise de camionnage. Entre autres, la Régie de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et le ministère du Revenu du Québec font partie du processus d'auto-évaluation des programmes qu'ils appliquent à l'industrie du camionnage.

Le Ministère a également coordonné un comité avec les représentants de l'industrie pour discuter de la sous-traitance dans le camionnage.

Parallèlement à la réforme du camionnage, les provinces ont pris les mesures nécessaires pour intégrer dans leurs lois et règlements les normes contenues au Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Par ailleurs, certaines modifications ont été apportées au règlement sur le transport des matières dangereuses de façon à accroître les exigences de sécurité applicables à ce type de transport routier.

Au chapitre des charges et dimensions des véhicules, le Ministère a participé activement aux travaux de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et a amorcé une réforme de sa réglementation visant, d'une part, à harmoniser ses normes avec les recommandations de l'étude canadienne sur les charges et dimensions et, d'autre part, à établir dans sa réglementation les normes concernant l'utilisation de trains routiers de type B et de semi-remorques à quatre essieux. À ce sujet, le Ministère a annoncé publiquement qu'une réforme réglementaire suivrait.

Quant à l'organisation et au fonctionnement de l'industrie, le Ministère s'est notamment préoccupé de la formation de la main-d'oeuvre, de l'utilisation de l'informatique par les entreprises québécoises de camionnage et du développement de nouveaux outils informatiques.

Le Ministère a aussi participé à divers comités d'études chargés d'évaluer l'impact de nouvelles politiques gouvernementales sur l'industrie du transport routier. Il a également été très présent dans les activités d'information et d'animation de l'industrie du camionnage et des instances engagées dans le contrôle routier. Il a fait connaître ses politiques, ses programmes et sa réglementation aux clientèles concernées lors de congrès, colloques et forums de l'industrie du transport. Ainsi, il a organisé des séances d'information en région, tant auprès d'associations que de transporteurs, d'expéditeurs et de manufacturiers de véhicules.

En juin 1989, le Ministère a tenu un sommet consultatif sur le contrôle du transport routier. Lors de cet événement, qui regroupait les principaux intervenants en transport, l'industrie a pu exprimer ses attentes en matière de contrôle routier et de suivi des lois et règlements. Par la suite, le Ministère a répondu aux revendications de l'industrie en coordonnant les travaux visant à regrouper, sous une même entité, les effectifs du contrôle routier dans le but de réorganiser un contrôle routier mieux adapté aux besoins actuels.

Le Ministère a aussi décidé d'intensifier les travaux de construction et d'aménagement des postes de contrôle. Des balances à plateaux multiples ont été installées dans six postes de contrôle. Le Ministère prévoit que le réseau complet sera doté de 33 postes de contrôle munis de balances à plateaux multiples.

Enfin, le Ministère s'est préoccupé de définir la problématique de l'octroi des permis spéciaux de circulation de véhicules hors normes. Il a, depuis, amorcé une consultation auprès de ceux qui ont besoin de telles autorisations, et a travaillé avec eux à mettre en place des mécanismes qui respectent mieux le réseau routier et les exigences industrielles.

Transport par chemin de fer

La réforme de la réglementation économique des transports conduit les compagnies de chemin de fer à adapter leurs services en fonction d'un marché plus concurrentiel. Cette adaptation se traduit par une rationalisation des services qui soulève de vives inquiétudes dans certains milieux.

Ainsi, le Ministère a contribué à la formation de la Table de concertation sur l'industrie ferroviaire dans la région de Montréal, afin d'évaluer les conséquences économiques de l'évolution de cette industrie dans

la région métropolitaine et de proposer des mesures de redressement, le cas échéant. Le Ministère a également effectué une analyse des besoins des principaux expéditeurs, en matière de transport ferroviaire des marchandises, dans les régions périphériques, et identifié les lignes susceptibles de faire partie d'un réseau ferroviaire de base, en vue de proposer un projet d'intervention au gouvernement.

En 1989-1990, les compagnies de chemin de fer ont poursuivi le processus de rationalisation de leur réseau ferroviaire : introduction auprès de l'Office national des transports de nouvelles requêtes en abandon de lignes pour les subdivisions Drummondville, Stanstead et Beebe de CP Rail, ainsi que pour un tronçon de la subdivision Montmagny du CN entre Lévy-Lauzon et Saint-Romuald.

Le Ministère est intervenu auprès de l'Office dans chacun de ces dossiers, afin de s'opposer à l'abandon de ces lignes. Il est également intervenu dans le même sens lors du réexamen, par l'Office, des demandes d'abandon relatives aux subdivisions Sainte-Agathe de CP Rail ainsi que Chandler et Taschereau du CN.

Le Ministère a participé activement à la seconde tranche des audiences publiques tenues par l'Office à Val-d'Or en juin 1989, concernant la demande d'abandon par le CN de sa subdivision Chapais, entre Franquet et Chapais.

Enfin, se prévalant des dispositions de l'article 64 de la Loi nationale de 1987 sur les transports, le Ministère en appela auprès du gouverneur général en conseil des décisions de l'Office autorisant l'abandon des subdivisions Sainte-Agathe et Témiscaming de CP Rail, ainsi que des subdivisions Témiscouata, Danville et Saint-Raymond (tronçon Jackson's — Rivière-à-Pierre) du CN.

Le Ministère a réalisé une étude sur le transport intermodal des marchandises chez les compagnies canadiennes CN et CP dans le but de mieux connaître ce concept et d'analyser son évolution ainsi que son avenir. De même, une autre étude a été réalisée pour comparer l'opération et la tarification des deux types de traversiers : le bateau-rail Georges-Alexandre-Lebel (wagons de chemins de fer chargés de papier journal et d'aluminium) et le traversier routier (transports publics).

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, le Ministère a procédé à l'inspection des chemins de fer à charte provinciale, ainsi que de quelques industries possédant du matériel ferroviaire. De plus, il a enquêté sur trois accidents et a répondu à diverses plaintes.

En dernier lieu, soulignons que le Ministère est intervenu pour défendre les intérêts du Québec dans le dossier des coupures de service ferroviaire décrétées par le ministre fédéral des Transports en janvier 1990.

Chapitre V
Programme 3

Construction du réseau routier

5.1 Orientations

Guidé par un souci de sécurité et de confort pour le public voyageur, le Ministère a poursuivi ses efforts en consacrant une grande partie de ses activités au développement et à l'amélioration des chaussées et des structures ainsi qu'à l'élimination des sites jugés dangereux.

Ces orientations du Ministère se traduisent de façon particulière par :

— la poursuite des travaux prévus dans le plan d'action pour l'amélioration du réseau routier de la région de Montréal;

— la réfection de nombreuses structures considérées faibles;

— l'instauration d'un programme de sécurité visant la construction et la réfection de glissières et de garde-fous.

5.2 Travaux de génie

NAHPO

Le Ministère a été l'hôte, en septembre 1989, de la 42e conférence annuelle de la NAHPO. Cette association, la North Atlantic Highway Planning Officials, a pour but de favoriser les échanges d'information, d'expériences et d'idées sur des questions techniques concernant la planification des transports; ses membres proviennent de 19 ministères des Transports d'États américains et de provinces canadiennes.

Cet événement a regroupé plus d'une centaine de délégués qui ont participé à 11 sessions techniques où on a discuté de planification de réseaux de transport intégrés, de gestion de la circulation, de financement de transport, de systèmes de conception assistée par ordinateur ainsi que de systèmes de gestion de chaussées et de structures.

Gestion intégrale de la qualité

Pour faire suite au processus amorcé l'année dernière, le Comité ministériel sur la gestion intégrale de la qualité a délégué 53 formateurs auprès des quelque 10 000 employés permanents et occasionnels du Ministère. Soucieux du respect de la langue parlée de certains de ses employés, il a donné quelques sessions en anglais. Un livre de sensibilisation, édité dans les deux langues, a été distribué à chacun. Des certificats d'appréciation, attribués à la suite de ces cessions, complètent la démarche auprès des employés.

Un colloque ministériel sur la qualité a regroupé les cadres supérieurs. Des ateliers leur ont permis de faire connaître leur perception des besoins primordiaux d'amélioration de la qualité au Ministère. Les données ainsi recueillies ont été utilisées par le Comité pour amorcer les actions de mobilisation en reconnaissance de l'excellence, en communication, en formation et auprès des fournisseurs.

Pour sa démarche vers la qualité, le Ministère s'est vu décerner une mention d'excellence au Gala Humanis. De plus, des membres du comité ont prononcé des conférences à l'Association québécoise du transport et des routes ainsi qu'à l'École des hautes études commerciales, ils ont participé à une mission en France afin de comparer les démarches respectives et assisté d'autres ministères et organismes québécois dans la poursuite de la qualité.

Enfin, on peut déjà constater des résultats concrets du virage vers la qualité dans divers domaines tels les ouvrages d'art, la préqualification des entrepreneurs et la sécurité routière.

SHRP et C-SHRP

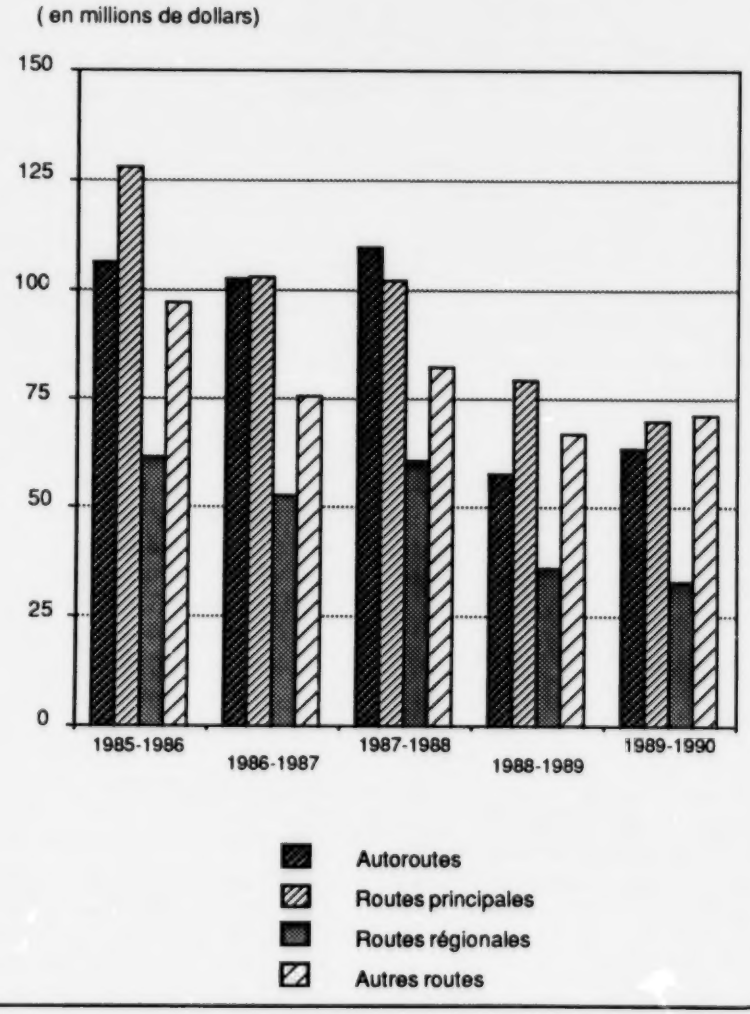
Il est possible aux provinces canadiennes de contribuer au programme de recherche SHRP au même titre que les États américains. Dans ce cadre, le Québec a choisi de participer aux études sur les chaussées (LTPP) en identifiant 17 sections représentatives du réseau routier québécois. Leur inclusion dans le programme aidera à calibrer les données dérivées de l'observation de quelque 2 000 sections d'essai en Amérique du Nord en fonction des conditions particulières de trafic et d'environnement québécois.

Une autre contribution significative du Québec au programme SHRP est la participation de gestionnaires et de spécialistes du Ministère aux travaux des comités, ainsi que le prêt de personnel au secrétariat.

Le programme C-SHRP est une réplique à petite échelle du programme SHRP. Les mêmes secteurs technologiques y sont abordés de façon complémentaire au programme américain, mais en mettant l'accent sur la solution de problèmes particuliers au Canada. Autant le Québec mise sur le programme

Graphique 8

Montants affectés à la construction du réseau routier



SHRP pour améliorer la technologie dans le domaine des infrastructures de transport, autant il compte sur le programme C-SHRP pour s'assurer que cette technologie soit bien adaptée et réponde adéquatement à ses besoins.

Le ministère des Transports du Québec attend beaucoup des programmes SHRP et C-SHRP. Il espère en retirer notamment de meilleurs outils d'optimisation, des méthodes de design mieux adaptées aux conditions locales et de meilleures techniques d'oscultation et de caractérisation des matériaux et des structures. Nul doute que les experts du Ministère seront appelés à jouer un rôle prépondérant dans la mise en oeuvre des produits de ces recherches.

Direction des sols et matériaux

En 1989-1990, la Direction des sols et matériaux a mis l'accent sur l'évaluation de la dégradation des chaussées du réseau routier. L'été dernier, le Ministère a évalué la qualité de roulement et le degré de fissuration de 20 000 km d'autoroutes et de routes principales; les mêmes relevés ont été poursuivis durant la saison hivernale sur quelque 10 500 km de routes. À cela s'ajoute l'évaluation de l'importance de l'orniérage par la mesure du profil transversal des chaussées de plus de 7 000 km d'autoroutes et de routes principales.

Pour tirer un meilleur profit de ces divers relevés, le Ministère s'est engagé dans le développement d'un système de gestion de chaussées informatisé, capable de pointer les priorités et les modes d'intervention probables en matière de réfection. Dans ce même secteur d'activité, des ingénieurs de la Direction des sols et matériaux ont élaboré un système expert d'identification de solutions à des problèmes de comportement routier, système dont la mise en marche se fera l'an prochain.

L'étude des problèmes d'érosion des berges de la rive nord du Saint-Laurent, principalement dans la région de Baie-Comeau, ainsi que le glissement de terrain de Saint-Liguori, ont entre autres requis l'intervention de nos spécialistes en géotechnique.

L'inventaire des sources d'approvisionnement en matériaux a apporté un outil d'importance pour la clientèle régionale, la réception enthousiaste qu'elle a manifesté a suscité la poursuite de la couverture complète du territoire provincial d'ici l'été 1991.

Pour répondre aux besoins manifestés par ses diverses directions, le Ministère compte sur l'expertise du Service du laboratoire central. Ainsi, pour faire face aux problèmes d'orniérage des revêtements bitumineux, le Ministère a investi 200 000 $ pour l'acquisition d'un simulateur d'orniérage permettant de mesurer la résistance des divers mélanges. Le Ministère a pris également la décision de doter le Service du laboratoire central d'un laboratoire mobile capable de mesurer expérimentalement la capacité des ponts et donc de déterminer de façon précise, s'il y a lieu, le renforcement requis pour chacun des 8 500 ponts du Québec.

Enfin, à la demande de la Direction des structures, le Service du laboratoire central a évalué plus de 80 tabliers de ponts dont les structures de l'autoroute Métropolitaine et des échangeurs Turcot et de la ville de Saint-Pierre. Une nouvelle technique de thermographie infrarouge a été expérimentée avec succès, améliorant grandement l'efficacité et la précision.

Direction des structures

L'année 1989-1990 marque la concrétisation de la volonté ministérielle de conserver les acquis; cela s'est manifesté entre autres dans le domaine des structures. Pendant que la Direction des opérations procédait à la réfection de l'autoroute 20 à l'échangeur de la ville de Saint-Pierre, la Direction des structures s'orientait résolument vers l'évaluation des ponts, la réfection des structures et le renforcement ou le remplacement des structures déficientes.

Cette démarche, conforme aux objectifs de la gestion intégrale de la qualité, a entraîné la mise sur pied de comités où la Direction des structures collabore à une gestion horizontale des ouvrages d'art.

À ce chapitre, le Service des ouvrages d'art a préparé les plans et devis de 40 projets dont les coûts de construction totalisent 40,8 millions de dollars. Simultanément, 16 autres projets, confiés à des firmes de génie conseil, représentent pour leur part des coûts de construction de 30,8 millions de dollars.

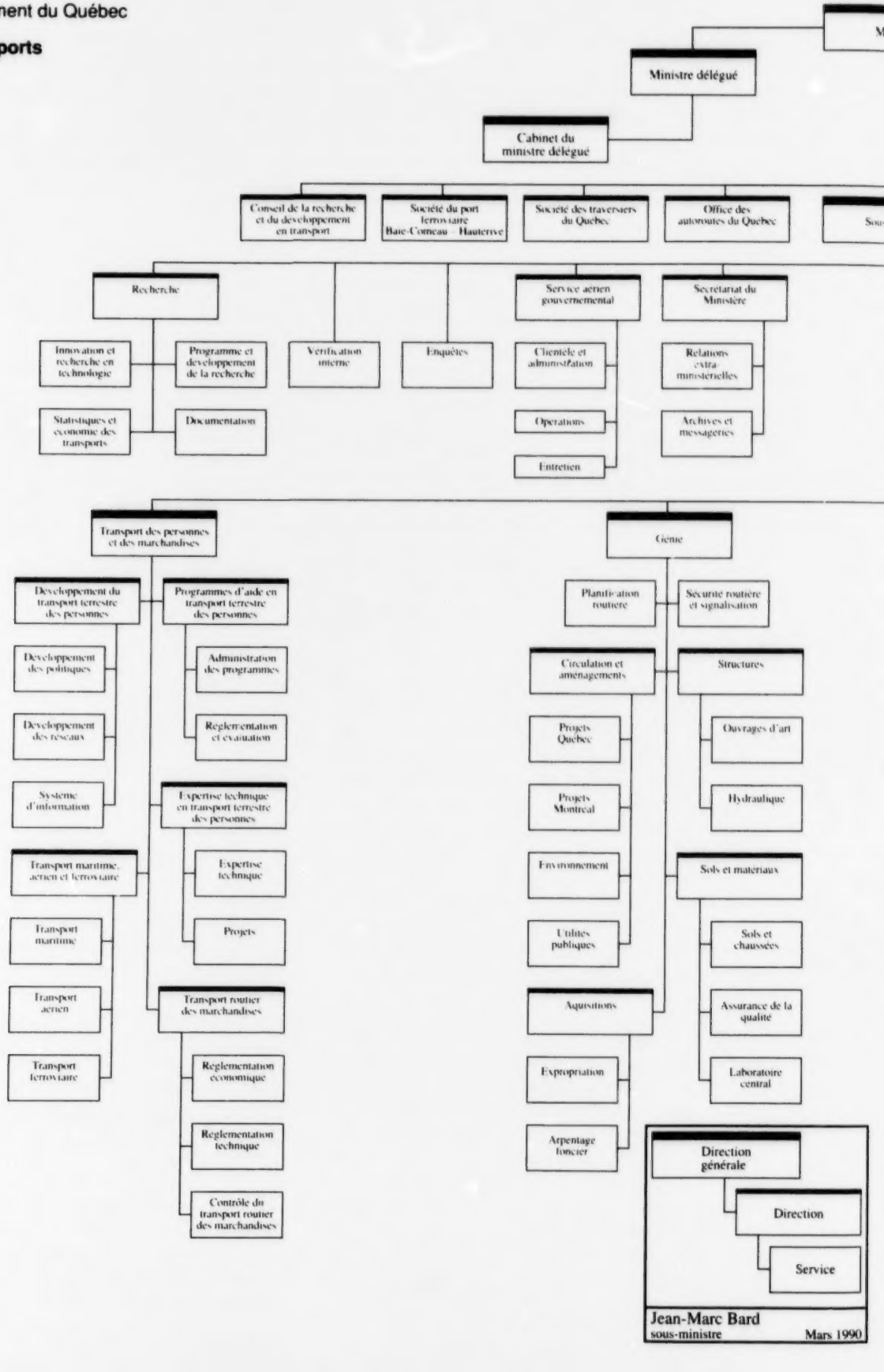
En plus de la révision des devis d'entretien préparés par les districts, le Service des ouvrages d'art a évalué 84 ponts et a élaboré le programme d'intervention requis pour les ponts et viaducs du réseau autoroutier.

La réduction des activités de construction a eu peu d'effet sur les activités du Service de l'hydraulique, lequel a réalisé 191 études, soit à peine 6 % de moins que l'année dernière.

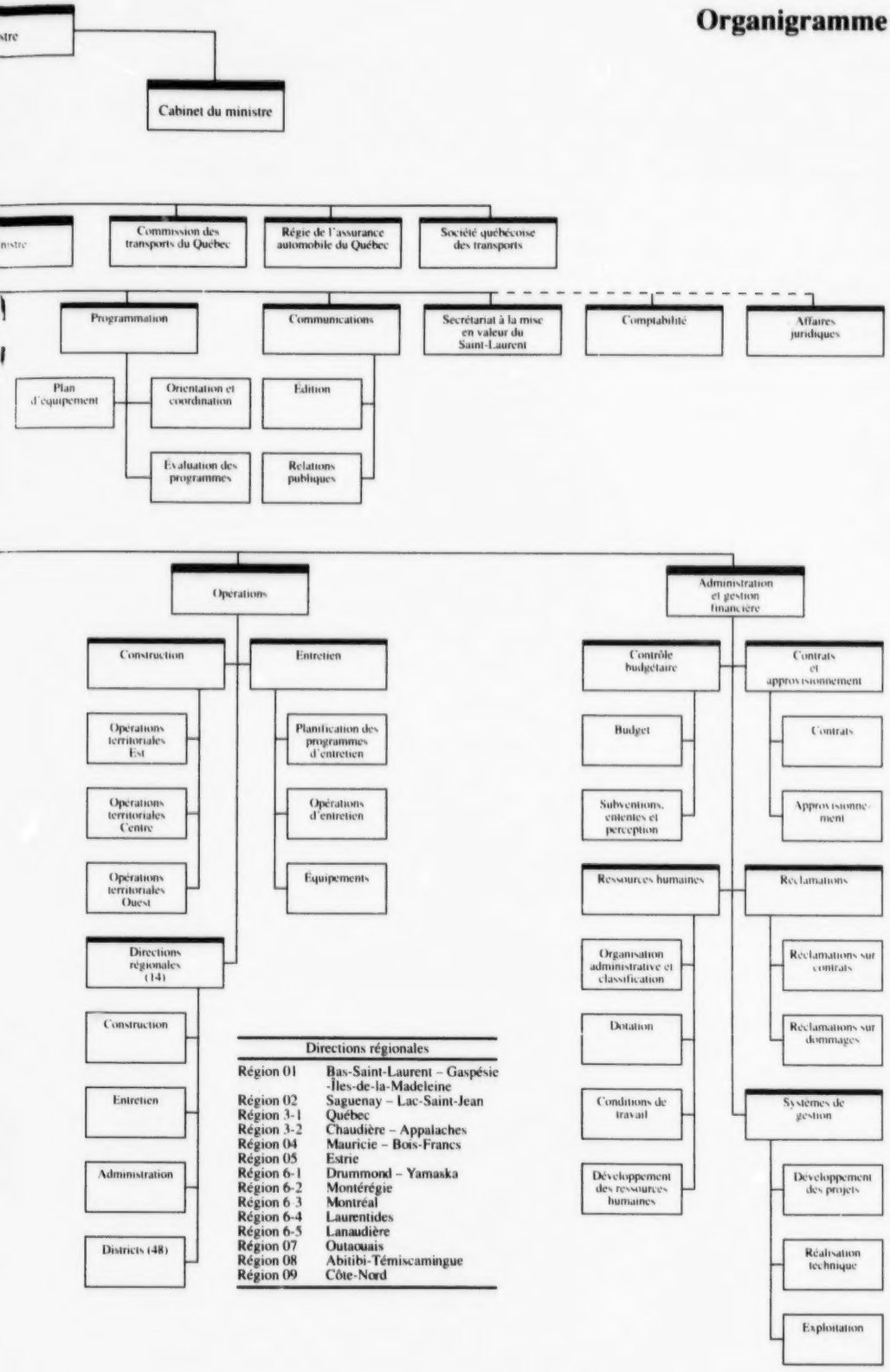
Le Service de la mécanique et de l'électricité a réalisé 121 études de besoins d'éclairage et préparé les plans et devis de 84 projets d'éclairage routier et d'électromécanique évalués à 15 millions de dollars.

Cette année, le Ministère a mis l'accent sur la sécurité routière en regroupant les unités administratives responsables de la conception et celles étudiant les points noirs du réseau. Cette décision entraîna, en décembre 1989, le déplacement du Service de la mécanique et de l'électricité vers le nouveau Service de la sécurité routière et de la signalisation. Ceci a modifié de façon significative le budget et le personnel alloués à la Direction des structures.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Organigramme



Directions régionales	
Région 01	Bas-Saint-Laurent – Gaspésie -Îles-de-la-Madeleine
Région 02	Saguenay – Lac-Saint-Jean
Région 3-1	Québec
Région 3-2	Chaudière – Appalaches
Région 04	Mauricie – Bois-Francs
Région 05	Estrie
Région 6-1	Drummond – Yamaska
Région 6-2	Montérégie
Région 6 3	Montréal
Région 6-4	Laurentides
Région 6-5	Lanaudière
Région 07	Outaouais
Région 08	Abitibi-Témiscamingue
Région 09	Côte-Nord

Direction de la circulation et des aménagements

Les travaux de réfection de l'autoroute 20, entre la 1re Avenue à Lachine et l'entrée du tunnel Ville-Marie au centre-ville de Montréal, ont été effectués au coût de 42 millions de dollars.

Les mesures d'atténuation mises de l'avant lors de ces travaux, notamment leur morcellement en divers contrats, l'aménagement de voies réservées, l'augmentation de la capacité du train de banlieue de Rigaud et le plan de communication ont connu un vif succès.

À la suite de cette expérience, le Ministère et ses partenaires ont mis de l'avant des mesures visant à atténuer l'impact des futurs travaux de réfection de l'autoroute Métropolitaine. Ces mesures touchent des réaménagements géométriques, l'installation de nouveaux feux de circulation et de nouvelles boucles de détection le long du boulevard Crémazie, la modification de la période permise pour le stationnement sur certains axes, l'aménagement de voies réservées et la création d'un parc d'incitation de 750 places à la station de métro Radisson. À cela s'ajoutent deux premières canadiennes : l'utilisation d'un véhicule de transfert de glissières rigides articulées et l'installation d'un système de signalisation à messages variables, le tout complété par un plan de communication dont le slogan était « Gardez le sourire ».

En matière de protection de l'environnement, le Ministère a poursuivi 128 études d'impact. Il a également autorisé 368 évaluations environnementales, 63 évaluations archéologiques et acheminé 77 demandes de certificat d'autorisation.

Il a procédé à 2 511 relevés de circulation, établi 72 enquêtes origine-destination, entrepris 42 études d'opportunité, 29 études de circulation et 328 études de feux de circulation. Il a préparé les plans et devis de chaussées sur une longueur de 262 km et de signalisation sur 126 km. Il a également préparé 19 aménagements paysagers. Les travaux réalisés à partir de ces plans et devis totalisent quelque 94 millions de dollars.

Enfin, le Ministère a négocié 403 déplacements d'utilités publiques, l'aménagement de 60 passages à niveau et de huit étagements de voie ferrée, en plus de conclure 975 ententes relatives à la conservation d'équipement.

Direction des acquisitions

En 1989-1990, le Service de l'expropriation a versé quelque 38,7 millions de dollars pour l'acquisition de droits immobiliers reliés à plus de 1 500 dossiers. De ce montant, plus de 1,3 million de dollars ont été affectés au paiement des mandats confiés à des firmes d'évaluateurs et 1,4 million en honoraires d'autres services professionnels. En contrepartie, la vente et la location de biens immobiliers excédentaires ont généré des revenus de 17,1 millions de dollars au gouvernement québécois.

La diminution du nombre des règlements devant les tribunaux illustre la satisfaction accrue des expropriés et l'amélioration de la qualité des expertises. Ceci est confirmé par le nombre croissant de demandes d'assistance technique acheminées au Service de l'expropriation par divers autres ministères.

Pour sa part, le Service de l'arpentage foncier a réalisé et supervisé des travaux de production de plans d'acquisition, de désignation d'immeubles excédentaires et de levée de données de base sur près de 1 400 km de routes. La participation de firmes d'arpenteurs-géomètres du secteur privé, au coût de 5,7 millions de dollars, a permis des échanges de connaissances et a contribué à l'amélioration de l'expertise de la Direction des acquisitions dans ce domaine.

De plus, le Service de l'arpentage foncier a participé à divers travaux tels des études de déformation de tuyaux et de viaducs, la production de modèles numériques et l'implantation d'emprises routières. Dans certains secteurs, on a fait usage de données transmises par satellite pour assurer la qualité des travaux d'arpentage.

La Section de géomatique du Service de l'arpentage foncier, créée en janvier 1989, a contribué au maintien et à l'amélioration des opérations de la production, du développement, du soutien technique et de la formation technique. Ce service représente, avec la Division de la cartographie du Service de la planification routière, le Ministère au sein du Comité directeur du plan géomatique gouvernemental, en plus de participer activement au fonctionnement du Comité ministériel de géomatique.

Cartographie

En 1989-1990, la géomatique fait son apparition dans les activités de la Division de la cartographie. Elle est à la base d'une expérience-pilote de gestion du réseau routier, de la création de fichiers numériques pour un projet d'atlas des régions et districts et a nécessité l'introduction de matériels et de logiciels spécialisés.

De plus, un membre de la Division participe, en collaboration avec le Service de l'arpentage foncier, à la rédaction du plan géomatique gouvernemental. Il représente aussi le Ministère au Forum des usagers.

La Division de la cartographie a acquis une plus grande visibilité au sein du Ministère notamment grâce à l'expertise développée par l'élaboration de cartes murales et d'acétates en couleurs pour des conférences, des présentations publiques, etc. On constate un accroissement à la fois des demandes et de la clientèle.

Parallèlement à ces nouvelles tâches, la Division de la cartographie a traité près de 1 500 éléments d'information territoriale tels les listes d'odonymes, et mis à jour quelque 1 000 plans et cartes.

Parmi ses réalisations, on compte la carte routière du Québec, celle de l'agglomération de Québec et de nombreuses cartes thématiques, telles la carte du diagramme d'écoulement de la circulation, la carte des postes de contrôle routier ou encore les cartes des régions et des districts du Ministère.

Pour y arriver, la Division de la cartographie tient à jour les dossiers cartographiques selon les informations fournies par les districts du Ministère et par divers ministères et organismes, dont le ministère de l'Énergie et des Ressources et la Commission de la représentation électorale ainsi que celles puisées dans la *Gazette officielle du Québec*.

Normes

Le comité ministériel, composé de membres de la Direction générale du génie et de celle des opérations, a approuvé la diffusion des chapitres concernant un lexique, la classification fonctionnelle, les servitudes de non-accès ainsi que les bordures, musoirs et trottoirs. Ces chapitres seront donc disponibles incessamment au personnel du Ministère.

La Division des normes publie un dépliant d'information décrivant les différentes approches de la normalisation; ce document, intitulé *Info-Normes*, se veut également un lien avec la clientèle.

L'introduction d'une nouvelle méthode de présentation des normes, en produisant les dessins normalisés à l'aide d'un système de conception assistée par ordinateur (CAO) et en les insérant directement dans les textes grâce à un système d'éditique, a permis d'accroître la qualité du travail et d'en faciliter la révision.

À la suite des commentaires formulés par l'Association québécoise du transport et des routes, la Ville de Montréal et Bell Canada, le Comité ministériel de signalisation a recommandé la publication des normes révisées de la signalisation routière concernant l'emplacement des panneaux de prescription, de danger, ainsi que ceux à utiliser sur les lieux des différents travaux. Les normes ont été diffusées en 1989 pour assurer la mise en vigueur de cette réglementation sur la signalisation routière dès avril 1990. Elles ont été transmises aux Publications du Québec, qui a produit un manuel de signalisation routière vendu à la clientèle externe.

Enfin, une autre équipe de travail, formée de représentants du Ministère, de l'organisme Vélo-Québec et de municipalités, a rédigé un document de normes sur la signalisation des voies cyclables. Cet ouvrage est vendu aux Publications du Québec.

5.3 Travaux routiers

Des dépenses de 237 166 600 $ ont été effectuées par le Ministère au chapitre de la construction routière en 1989-1990, soit :

— 63 394 700 $ aux autoroutes;

— 69 757 100 $ aux routes principales;

— 32 881 000 $ aux routes régionales;

— 71 133 800 $ aux autres routes.

Voici une liste des principaux travaux effectués au cours de l'année dans chaque région administrative.

Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (01)

La région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a profité de dépenses de 7 058 000 $ consacrées à la construction routière, dont la plus grande partie, soit près de 4 011 800 $, a été attribuée aux routes principales et 3 046 200 $ au réseau local dont 1 125 800 $ dans le cadre du programme d'amélioration du réseau suggéré par le rapport Middlemiss.

Le Ministère a achevé la phase III de reconstruction du chemin Léonard à Saint-Alexis-de-Matapédia, de la Dune-du-Sud à Havre-aux-Maisons et de la route 132 à Cloridorme et à Petite-Vallée.

Il a effectué la construction d'un viaduc et de ses approches pour l'élimination d'un passage à niveau sur la route 132 à Newport, et d'un pont sur la route de la Réserve à Port-Daniel, en plus de la réfection du chemin Desbois dans le cadre d'un protocole signé avec la Ville de Grande-Rivière.

Le Ministère a mis en oeuvre la reconstruction des routes 132 et 197 dans l'agglomération de Saint-Majorique à Gaspé, de la route 132 à Grande-Rivière et à New Carlisle en collaboration avec cette dernière municipalité, la Société québécoise d'assainissement des eaux et le ministère de l'Environnement.

Bas-Saint-Laurent

Les travaux de construction dans la région du Bas-Saint-Laurent ont nécessité des déboursés de 8 126 600 $, dont 91 600 $ ont été alloués aux autoroutes, 223 000 $ aux routes principales, 720 600 $ aux routes régionales et 7 091 400 $ au réseau local.

Parmi les réalisations de l'année, soulignons la réfection de la route du 8e au 9e Rang à Saint-Adelme, de la route du Lac Baker à Saint-Jean-de-la-Lande, du chemin Brissette et du 3e Rang à Rivière-Bleue ainsi que du chemin de la Montagne à Mont-Carmel.

De plus, le Ministère a entrepris la construction d'un premier tronçon de la voie de contournement Le Bic – Mont-Joli (autoroute 20), sur une longueur de

10,4 km entre Le Bic et la rue Lausanne à Rimouski, de même que la réfection de la route 132 entre Sainte-Florence et Causapscal.

Enfin, des travaux de pavage sur la route 132 à Rimouski ont été réalisés selon les termes d'un protocole signé avec cette ville.

Saguenay – Lac-Saint-Jean (02)

En 1989-1990, le budget de construction de routes pour la région Saguenay – Lac-Saint-Jean a nécessité une somme de 18 108 200 $, incluant un montant de 5 984 700 $ destiné au programme spécial d'amélioration du réseau. Un montant de 1 918 300 $ a été consacré aux autoroutes, 11 203 800 $ aux routes principales, 2 563 000 $ aux routes régionales et 2 423 100 $ aux autres routes.

Les travaux de construction de l'autoroute 70 pour le tronçon reliant la route 175 à la route 170 vers La Baie ont été amorcés pour un montant 1 900 000 $.

Le Ministère a effectué des travaux de reconstruction et d'amélioration sur la route 175 dans le Parc des Laurentides pour une somme de 3 680 000 $. Des travaux ont également été effectués sur la route 169 reliant Hébertville à Québec pour un montant de 2 164 000 $.

De plus, le Ministère a effectué des travaux de reconstruction de tronçons sur les routes 170 (Rivière-Éternité et Laterrière), 155 (Chambord) et 167 (Chibougamau) pour un total d'environ 3 450 000 $.

Un montant de 3 460 000 $ a été dépensé conformément aux protocoles d'entente avec les Villes de Chicoutimi et de Jonquière pour la reconstruction des boulevards Saguenay Est et Sainte-Geneviève ainsi que pour les routes 175 et 372.

Enfin, quelque 1 900 000 $ ont été dépensés dans le cadre d'autres protocoles d'entente signés avec sept municipalités de la région en vue de réaliser divers projets conjoints.

Québec (3-1)

Au cours de l'exercice 1989-1990, le Ministère a investi dans les divers programmes de construction de la région de Québec une somme de 14 219 100 $, dont 871 900 $ pour les autoroutes, 920 500 $ pour les routes principales, 7 180 100 $ pour les routes régionales et 5 246 600 $ pour les autres routes. Quelque 2 286 900 $, inclus dans les montants déjà énumérés, ont été dépensés dans le cadre du programme spécial d'amélioration du réseau (rapport Middlemiss).

La route 138, dans Charlevoix, a continué de faire l'objet d'une attention spéciale. En effet, des travaux d'élargissement et de réfection ont été complétés à Clermont et la construction de deux lits d'arrêt ainsi que d'une aire de vérification de freins a été terminée durant l'année.

La route 367, à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, a fait l'objet d'une réfection majeure sur plus de 4 km. De nombreux chemins municipaux ont aussi été réparés dans le comté de Portneuf.

La signature de plusieurs protocoles d'entente avec des municipalités a permis la réalisation de nombreux projets, dont les plus importants sont la construction d'un viaduc sous la voie ferrée du boulevard Pierre-Bertrand dans la ville de Vanier, la reconstruction d'un pont et ses approches sur le boulevard Chauveau à Sainte-Foy, la réfection des rues Amiral et Lamontagne à Val-Bélair ainsi que la rue des Érables à Saint-Émile.

Au cours de l'année le Ministère a entrepris son programme de modification des postes de pesée par l'implantation de balances à plateaux multiples à Saint-Augustin-de-Desmaures.

Chaudière – Appalaches (3-2)

Les travaux de construction dans la région Chaudière – Appalaches ont nécessité des dépenses de 15 828 100 $ incluant un montant de 896 400 $ affecté au programme spécial d'amélioration du réseau. Quelque 5 740 800 $ ont été affectés aux autoroutes, 2 426 000 $ aux routes principales, 4 069 600 $ aux routes régionales et 3 591 700 $ aux chemins municipaux.

Le Ministère a terminé les travaux de construction sur le tronçon de l'autoroute 73 situé entre Sainte-Marie et Vallée-Jonction, sur une longueur de 9,1 km.

Le Ministère a entrepris le prolongement de l'autoroute 73 entre Vallée-Jonction et Saint-Joseph sur une longueur de 8,8 km.

Des travaux de réfection et d'élargissement à trois voies sur la route 271 dans la municipalité d'Aubert-Gallion ont été complétés.

Les travaux compris dans le protocole signé avec la Ville de Saint-Georges de Beauce, pour la déviation de la route 204 sur une longueur de 3,3 km, ont été terminés.

Des travaux de réfection de la route 204 et de reconstruction du pont de la rivière du Loup, dans les municipalités de la ville de Saint-Georges et de la paroisse Saint-Georges-Est ont été exécutés.

Mauricie – Bois-Francs (04)

Les travaux de construction dans la région Mauricie – Bois-Francs se sont élevés à 9 986 600 $ pour l'année 1989-1990. Ce montant se répartit comme

suit : 468 400 $ pour les autoroutes, 823 400 $ pour les routes principales, 782 200 $ pour les routes régionales et 7 912 600 $ pour les autres routes.

Douze protocoles d'entente signés avec les municipalités ont permis au Ministère de verser près de 4 300 000 $ pour la réalisation de projets conjoints.

Le pont Laviolette, au-dessus du fleuve Saint-Laurent, a fait l'objet de près de 260 000 $ de travaux pour en améliorer la sécurité par un meilleur éclairage et une signalisation plus appropriée.

Estrie (05)

Les travaux de construction pour l'année 1989-1990 dans la région de l'Estrie ont coûté 12 853 500 $, soit 260 200 $ pour les autoroutes, 7 927 300 $ pour les routes principales, 1 728 300 $ pour les routes régionales (programme Middlemiss inclus) et 2 937 700 $ pour les autres routes.

Les principales réalisations se résument comme suit :

— la continuation des travaux sur le tronçon de l'autoroute 10 et de la route 216 dans la municipalité de Fleurimont (245 800 $);

— divers travaux sur les routes principales dont :

- la reconstruction de la route 116 sur 5,8 km dans la municipalité de canton de Shipton (2 858 000 $);
- la reconstruction de la route 112 sur 4,1 km selon un protocole d'entente avec la municipalité de Fleurimont (1 861 800 $);
- la reconstruction de la route 116 sur 5,8 km dans la municipalité de canton de Cleveland (1 715 800 $);
- la reconstruction de la route 112 sur 2,8 km dans les municipalités de ville et de canton de Magog (847 900 $);
- l'aménagement d'un poste de contrôle sur la route 108 dans la municipalité d'Ascot (471 300 $);

— divers travaux sur les routes régionales dont :

- la reconstruction de la route 263 sur 4,6 km dans la municipalité de canton de Marston (1 135 000 $);
- la reconstruction de la route 255 sur 0,1 km dans la municipalité de canton de Shipton (193 300 $);

— divers travaux sur d'autres routes dont :

- la reconstruction du chemin Fontaine selon un protocole d'entente avec la municipalité de Rock Forest (485 300 $);
- la reconstruction de l'intersection chemin Ham et ancienne route 1 sur 0,3 km dans le village de Marbleton (288 900 $);
- la reconstruction du chemin Albert Mines sur 1,4 km dans la municipalité d'Ascot (229 700 $).

Drummond - Yamaska (6-1)

Un montant de 12 650 900 $ a été alloué aux travaux de construction routière effectués dans la région de Drummond - Yamaska, soit 19 200 $ pour les autoroutes, 2 643 300 $ pour les routes principales, 5 504 500 $ pour les routes régionales et 4 483 900 $ pour les autres routes.

Parmi les nombreuses réalisations, soulignons la poursuite de la reconstruction de la route 241 dans le comté de Brome-Missisquoi (3 337 400 $) à la hauteur des municipalités de Bromont, Brigham et Cowansville sur une longueur de 6,7 km.

Les travaux de réaménagement d'un tronçon de la route 116, dans les municipalités de Saint-Éphrem et de Saint-André-d'Acton, ont été exécutés (1 404 700 $).

Enfin, des travaux d'élargissement et d'urbanisation de la route 143 (boulevard Saint-Joseph) dans la municipalité de Drummondville ont été amorcés dans le cadre d'un protocole d'entente (450 000 $).

Montérégie (6-2)

Les dépenses liées à l'exécution de travaux de construction en Montérégie, durant l'année financière 1989-1990, s'élèvent à 6 986 300 $ dont 125 200 $ ont été alloués pour le réseau autoroutier, 2 138 700 $ pour les routes principales, 663 900 $ pour les routes régionales et 4 058 500 $ pour le réseau de routes locales.

Parmi les principales réalisations, citons l'élargissement du pont de la route 112 au-dessus de la rivière l'Acadie (800 000 $), l'aménagement en section urbaine de la route 132 à Saint-Timothée (518 000 $), la réfection de la bande centrale à l'approche sud du pont Mercier (453 000 $) et la reconstruction de la route 223 à Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix (443 000 $).

Aux fins d'amélioration du réseau routier, le Ministère a également fourni une aide financière totalisant 2 018 000 $ aux municipalités de Longueuil, Boucherville, Saint-Lambert, Saint-Amable, Brossard et Saint-Timothée.

Montréal (6-3)

Cette région a entrepris en 1989 l'An I du plan d'action du transport de Montréal. Les dépenses de construction au montant de 50 012 200 $ ont été réparties ainsi : 42 287 400 $ pour les autoroutes (incluant 2 503 800 $ au programme Middlemiss), 5 350 000 $ pour les routes principales, 51 500 $ pour les routes régionales et 2 323 300 $ pour les autres routes.

En effet, des travaux majeurs de réfection de l'autoroute 20, entre l'échangeur Turcot et la 1re Avenue à Lachine, ont été exécutés à l'aide de quatre contrats.

De plus, sur la même autoroute, la reconstruction d'un tronçon a débuté entre les boulevards Saint-Jean et Saint-Charles dans la ville de Pointe-Claire; ces travaux, pour lesquels 8 000 000 $ ont déjà été alloués en 1989-1990, se terminent à l'automne 1990.

Des travaux de réfection aux structures de béton et à la chaussée ont été exécutés sur l'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot et le tunnel Ville-Marie.

L'autoroute 19 a été prolongée de 1,3 km au nord de l'autoroute 440 et ce, avec un remblai acoustique.

Sur l'autoroute Métropolitaine (A-40), trois contrats ont été octroyés pour les travaux suivants :

- la structure de l'autoroute a été élargie d'une voie entre les boulevards Pie-IX et Saint-Michel;
- un deuxième contrat a permis de construire trois refuges à des fins de dépannage et d'arrêt d'urgence;
- le troisième contrat consistait en l'élargissement de l'autoroute Métropolitaine, du côté sud, entre le boulevard Sainte-Croix et l'échangeur Décarie.

Des travaux de réfection ont été exécutés sur toutes les structures surplombant l'autoroute 15, où on a procédé aussi à la réfection du tunnel Notre-Dame-de-Grâce.

Laurentides (6-4)

Durant l'année 1989-1990, un montant d'environ 17 235 600 $ a été dépensé pour la construction routière dans la région 6-4, soit 526 800 $ pour les autoroutes, 4 998 900 $ pour les routes principales, 4 262 300 $ pour les routes régionales et 7 447 600 $ pour les autres routes. Dans le cadre du programme Middlemiss, une somme de 2 396 800 $, incluse dans les montants déjà énumérés, a été consacrée à la construction de routes.

Le Ministère a amélioré le réseau routier de cette région en aménageant, notamment :

- la route 117, au nord du village de Saint-Jovite;
- la route 117, dans la municipalité de Prévost, au nord de la ville de Saint-Jérôme;
- le chemin Mont Saint-Michel – Parent, qui donne un accès à la partie est de l'Abitibi;
- la modification de l'échangeur de l'autoroute 15 à la jonction de la route 344.

Parmi les travaux régionaux, retenons en particulier la construction de la route 329 entre Lachute et Morin Heights, la route 327-364 entre Weir et Arundel et le chemin Côte Saint-André dans Lafontaine, au nord-est de Saint-Jérôme.

De plus, le Ministère a apporté une aide financière de 1 285 000 $ en vertu de protocoles d'entente avec les municipalités de Prévost, Val-David, Saint-Eustache, Mirabel, Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Adolphe.

Lanaudière (6-5)

Les travaux de construction effectués dans la région Lanaudière en 1989-1990 ont totalisé 7 808 400 $, soit 3 119 200 $ pour les autoroutes, 490 500 $ pour les routes principales, 1 775 400 $ pour les routes régionales et 2 423 300 $ pour le réseau de routes locales.

Les travaux autoroutiers ont été en grande partie consacrés à l'aménagement des voies collectrices et des échangeurs de l'autoroute 40 dans la ville de Repentigny (2 900 000 $).

Les réalisations majeures sur les routes principales et régionales sont : la réfection de la route 335-337 entre La Plaine et Saint-Lin, le rechargement et la pose d'enrobés bitumineux sur la route 335 à Saint-Calixte, sur la route 349 à Saint-Didace et sur la route 131 à Saint-Zénon (1 600 000 $).

Des travaux de renforcement et de pose d'enrobés bitumineux ont également été exécutés sur diverses routes locales dans les municipalités de Saint-Michel-des-Saints, Saint-Zénon, Saint-Félix, Mascouche, Saint-Esprit et Sainte-Marie-Salomé (1 650 000 $).

De plus, le Ministère a apporté, par protocole d'entente, une aide financière aux municipalités de Saint-Charles-Borromée, Saint-Michel-des-Saints et Notre-Dame-des-Prairies (1 050 000 $).

D'autres travaux de reconstruction et de pose d'enrobés bitumineux ont été réalisés sur le réseau routier pour un montant de 608 400 $.

Outaouais (07)

Dans l'Outaouais, les investissements pour l'amélioration du réseau routier, au cours de l'année 1989-1990, ont totalisé 23 433 800 $ dont 7 081 100 $ pour les autoroutes, 6 821 800 $ pour les routes principales, 1 659 000 $ pour les routes régionales et 7 871 900 $ pour les grands boulevards urbains et les routes non numérotées.

C'est encore l'autoroute 5 qui s'est accaparée du plus gros morceau du gâteau avec la poursuite, sur deux grands chantiers, de travaux qui ont nécessité des investissements de l'ordre de 6 070 000 $.

Le tronçon Forbes — Émard de la route 117 dans la réserve faunique de La Vérendrye a, pour sa part, exigé des déboursés de 3 960 000 $ et il a fallu injecter 3 770 000 $ de nouveaux capitaux pour poursuivre les travaux du chemin de la Montagne dans la ville de Hull.

Les autres chantiers dignes de mention ont été la route 105 à Low (520 000 $), la route 366 à Gatineau (710 000 $), le chemin Masham Eardley (700 000 $) et la route 301 à Thorne (540 000 $). Un poste de pesée a également été construit en bordure de la route 148 au coût de 565 000 $.

Abitibi-Témiscamingue (08)

Au cours de l'exercice financier 1989-1990, les investissements du Ministère pour les travaux de construction dans la région se sont élevés à environ 17 209 000 $. De ce montant, 6 128 700 $ ont été consacrés à des projets localisés sur des routes principales, 1 721 100 $ l'ont été sur le réseau régional et 9 359 200 $ sur le réseau local. Quant au programme Middlemiss, les travaux investis à ce chapitre sont de l'ordre de 3 415 900 $, somme incluse dans les montants déjà mentionnés.

L'amélioration des routes provinciales s'est surtout poursuivie sur la route 117 par un projet de pavage dans la réserve faunique de La Vérendrye (892 000 $), par la poursuite de travaux en vertu d'un protocole avec la Ville de Rouyn-Noranda (1 853 000 $) ainsi que la réfection de l'intersection d'Évain (2 150 000 $). Des travaux ont aussi été exécutés sur la route 113 dans la municipalité de Senneterre (800 000 $).

Parmi les autres projets d'envergure, citons la réfection de la route 391 dans la municipalité de Cloutier (1 171 000 $), l'urbanisation de la route 393 dans La Sarre (442 000 $), la construction de la route Authier - Joutel sur 21 km (2 865 000 $), la réfection de la route Villebois - Selbaie sur une longueur de 44,9 km (2 712 000 $), la route Joutel - Selbaie (333 000 $), le chemin de l'aéroport de Matagami (370 000 $) et la construction d'un pont à Évain (310 000 $). Plusieurs autres petits projets ont été réalisés pour une somme d'environ 3 300 000 $.

Côte-Nord (09)

En 1989-1990, le budget de construction pour la région Côte-Nord s'est élevé à 13 131 300 $ dont 12 901 000 $ ont été consacrés aux routes principales et 230 300 $ au réseau local.

Environ 935 000 $ étaient alloués à la consolidation des tronçons existants, sur la route 138, et 9 041 400 $ pour son prolongement à l'est de Havre-Saint-Pierre.

Parmi les autres grands travaux régionaux mentionnons un changement de tracé à l'est de Baie-Comeau (rivière aux Anglais) sur une longueur de 2,2 km (1 745 100 $), ainsi que le parachèvement du pont de la rivière Sainte-Marguerite à Sept-Îles (920 300 $).

Chapitre VI
Programme 4

Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Le réseau routier entretenu par le Ministère compte près de 60 800 km d'autoroutes, de routes principales et régionales, ainsi qu'une partie importante du réseau des routes municipales. Plus des deux tiers de ces routes sont pavés.

Tableau 10

Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère

Kilomètres (longueur équivalente pondérée à 2 voies)*			
Type de routes	**Pavées**	**Non pavées**	**Total**
Autoroutes	4 557	–	4 557
Principales	10 087	311	10 398
Régionales	8 156	713	8 869
Municipales	19 152	17 835	36 987
Total	**41 952**	**18 859**	**60 811**

* Réf. : Système d'inventaire des infrastructures (0012), sortie 1-25 du 90-01-12.

Le programme de rattrapage, mis sur pied à la suite des recommandations du rapport Middlemiss de 1986, s'est poursuivi en 1989-1990 et ce, suivant la même stratégie d'intervention. C'est pourquoi en 1989-1990, troisième année de ce programme, un budget additionnel de 70 millions de dollars a été accordé au Ministère par le Conseil du trésor. Le budget de conservation des chaussées a ainsi pu atteindre 190,4 millions.

Au cours de l'exercice, une couche d'usure a été appliquée sur 1 105 km de routes, pour un montant de 50,9 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 149 km par rapport à 1987-1988, et une augmentation de 163 km par rapport à 1988-1989.

Le Ministère a continué d'expérimenter en 1989-1990 de nouveaux types de mélanges bitumineux à granulométrie plus serrée et résistant davantage à l'orniérage. De même, l'utilisation d'enrobés à base de bitume polymère s'est poursuivie. Ces nouveaux revêtements sont davantage destinés aux routes à circulation très dense, nécessitant souvent des mélanges de haute performance plus stables et plus durables. Enfin, la mise en place de projets-pilotes visant à expérimenter de nouveaux équipements (camion « 600 plus », lame Sandvik, bennes thermos, etc.) ou de nouveaux matériaux routiers (béton bitumineux avec amiante ou avec scories d'aciérie, pulvérisation et stabilisation au calcium, etc.) a permis de faire avancer les connaissances et d'améliorer globalement l'efficacité et la productivité opérationnelle du Ministère.

Le tableau suivant donne l'évolution des coûts unitaires moyens des autres opérations de conservation des chaussées, pour l'ensemble de la province depuis 1987-1988.

Tableau 11

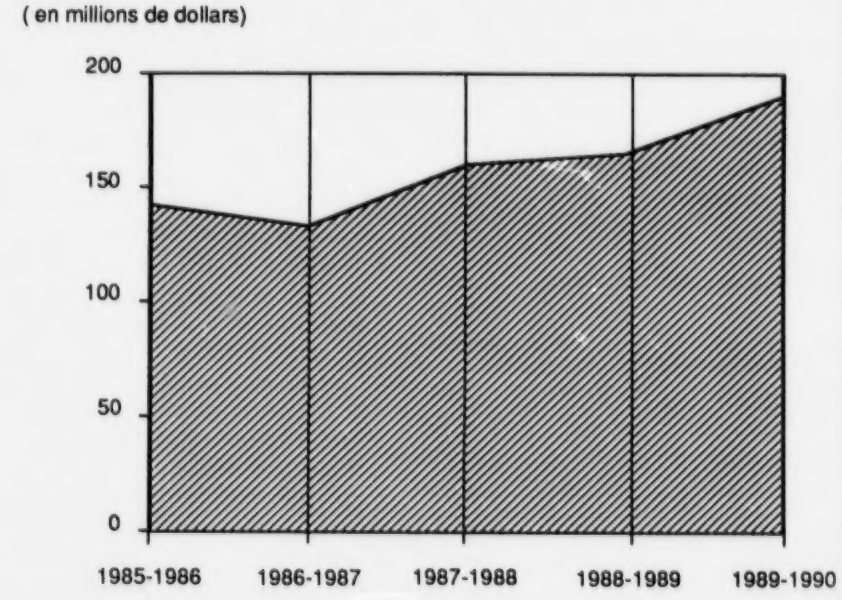
Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec
(en millions de dollars)

Opérations de conservation des chaussées	1987-1988	1988-1989	1989-1990
Rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux	127,88	136,94	140,14
Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux	49,25	45,12	44,05
Rapiéçage en matériaux granulaires	7,88	8,47	9,81
Rechargement	5,79	6,05	6,45
Grattage	32,45	32,81	35,74
Nettoyage des fossés et décharges	5,45	5,24	6,29
Rapiéçage d'accotements en matériaux granulaires	13,15	14,89	18,06
Rechargement d'accotements	8,70	8,54	9,63
Réparation des conduites et ponceaux	99,02	108,49	132,90
Glissières de sécurité	18,96	18,00	22,25
Tonte de gazon	59,74	56,40	73,48
Fauchage	19,77	24,64	25,62

Réf. : Système de coûts de revient (0023), sortie S-70 du 90-01-12.

Graphique 9

Budget de conservation des chaussées



Graphique 10
Kilomètres de couches d'usure

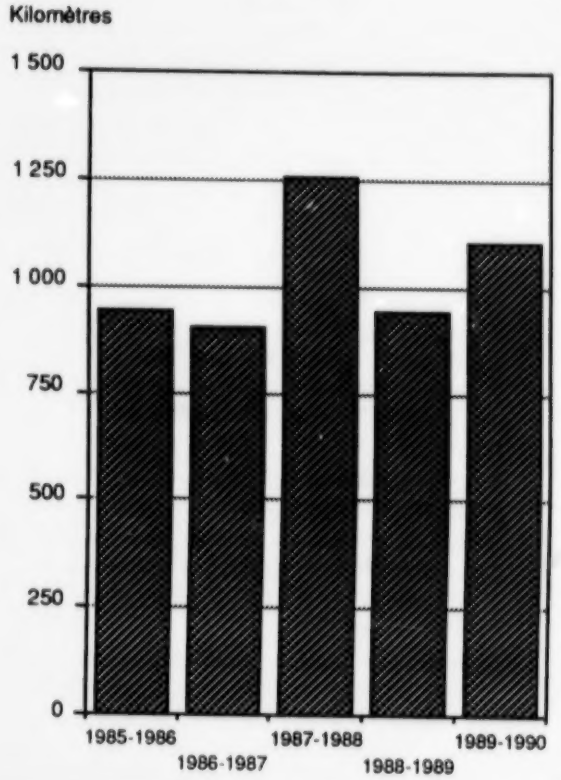


Tableau 12
Répartition du budget de conservation des chaussées
(en millions de dollars)

	1987-1988	1988-1989	1989-1990
Chaussées à l'enrobé bitumineux	74,5	78,5	82,0
Chaussées en béton de ciment	3,5	2,9	0,4
Chaussées et accotements en matériaux granulaires	21,0	22,1	25,9
Drainage	18,0	17,5	20,1
Éléments de sécurité et abords de route	10,0	9,6	10,7
Autres opérations et administration	33,0	35,0	51,3
Total	**160,0**	**165,6**	**190,4**

Réf. : Suivi de l'enveloppe budgétaire 1989-1990, Direction de l'entretien.

6.2 Structures

Des travaux d'entretien et de réfection totalisant 24,6 millions de dollars ont été effectués sur 698 structures du réseau entretenu par le Ministère. De ce montant, 5 millions proviennent du budget spécial accordé à la suite du rapport Middlemiss.

De plus, des subventions de 5,3 millions de dollars ont permis la réfection ou la reconstruction de 114 structures de compétence municipale.

6.3 Équipement de contrôle

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle ont augmenté comparativement à l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 68 534 luminaires de rues et 879 feux lumineux, à la fabrication de 72 156 panneaux de signalisation au sol, de 176 490 plaquettes réfléchissantes pour le balisage des autoroutes et des glissières de sécurité, et de 772 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Le marquage des routes a nécessité 1 381 800 litres de peinture blanche et 1 477 600 litres de peinture jaune. Afin d'assurer la réflectivité de nuit des lignes de marquage, le Ministère a saupoudré 1 715 000 kg de micro-billes de verre sur la peinture.

Au cours de l'année 1989-1990, la poursuite de l'application de la politique de la signalisation touristique a nécessité la signature de 138 contrats pour un montant total de 292 000 $.

6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver (8 novembre — 29 mars), le réseau routier se partage en trois catégories :

a) les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (6 606 km);

b) les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 429 km);

c) les chemins dont l'entretien est assuré par des municipalités ou des MRC, mais partiellement subventionné par le Ministère (40 112 km).

En 1989-1990, le Ministère a dépensé 33 millions de dollars pour l'entretien en régie de 6 606 km de routes, ainsi que pour l'administration et le contrôle des travaux exécutés sous contrat ou par subventions versées aux municipalités. Ce montant comprend également les salaires de l'effectif du Ministère mais exclut l'achat des matériaux, des équipements et les frais d'entretien de ces derniers.

Le Ministère a attribué 671 contrats (229 à des municipalités et 442 à des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglaçage de 21 429 km de routes, au coût de 44 500 000 $ excluant les matériaux de déglaçage. Il a consacré une enveloppe budgétaire de 38 200 000 $ à 1 272 municipalités ou MRC pour l'entretien d'hiver de 40 112 km de routes ou chemins municipaux, selon le régime de subventions précédemment cité.

Les besoins en matériaux de déglaçage, pour les travaux en régie et à contrat, ont été les suivants : 2 600 tonnes de chlorure de calcium, 676 000 tonnes de chlorure de sodium (sel) et 760 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont coûté 44 700 000 $.

Des expériences ont été amorcées durant l'hiver 1989-1990 afin d'améliorer encore davantage les opérations telles : essai du formiate de sodium au pont Laviolette à Trois-Rivières, conception d'un nouvel épandeur en matériau composite, expérimentation d'une lame latérale sous un camion de déneigement à Ville-Marie, mise en place dans deux districts témoins d'un nouvel horaire de travail (travail sur appel) mieux adapté à l'hiver, expérimentation du déneigement simultané des voies principale et lente sur la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides.

Des études ont été amorcées afin d'expérimenter, durant les prochains hivers, des épandeurs à sel liquide, de nouveaux types d'entrepôt à sel et des systèmes météo-routiers d'aide à la décision.

Tableau 13

Données sur le déneigement du réseau provincial

Kilomètres* (longueur équivalente pondérée selon difficultés d'entretien d'hiver)

Type de routes	Régie	Contrats	Subventions	Total
Autoroutes	3 830	2 212	—	6 042
Provinciales	2 064	8 640	—	10 704
Régionales	493	7 132	—	7 625
Municipales	219	3 445	40 112	43 776
Total	**6 606**	**21 429**	**40 112**	**68 147**

* Tiré du Système 0090 du 31 mars 1990.

Il convient de noter les faits suivants en consultant ce tableau :

a) le partage de la responsabilité de l'entretien du réseau global entre le Ministère et les municipalités n'est pas le même en hiver qu'en été;

b) la façon de calculer les longueurs pondérées en hiver diffère de la méthode utilisée en été;

c) enfin, le réseau subventionné pour l'entretien d'hiver n'est pas nécessairement constitué de routes dont l'entretien est assuré par le Ministère en période estivale.

6.5 Activités de soutien

Les activités de soutien, telles le stockage des matériaux, l'entretien des cours et immeubles ainsi que le fonctionnement des ateliers de menuiserie, ont nécessité des déboursés de 2 731 208 $.

La Direction de l'entretien a versé 5 906 818 $ pour couvrir les frais de déplacement, de formation et de perfectionnement de son personnel, le coût des radiocommunications, les honoraires professionnels ainsi que les indemnités versées en réclamations sur dommages.

Des loyers, totalisant 32 784 844 $, ont été versés à la Société immobilière du Québec (SIQ).

6.6 Soutien en matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 37 670 000 $ en 1989-1990. Cet ensemble, formé de 7 830 composantes, avait coûté 110 440 000 $ à l'achat. Son renouvellement a été assuré par l'achat de quelque 500 unités en 1989-1990.

Pour assurer l'entretien de son équipement, le Ministère dispose de 54 ateliers de réparation dans les districts et de deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal. Quelque 755 personnes sont affectées annuellement à l'entretien et à la réparation de l'équipement.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 47 150 000 $ et un budget d'immobilisations de 8 730 000 $ pour l'achat d'équipement et d'outils.

Dans le but de se doter d'outils de gestion plus efficaces pour le parc des véhicules, le Ministère a poursuivi la refonte des systèmes de gestion du parc et du système d'inventaire du matériel. Le système global porte le nom de Information sur le parc du matériel (IPM).

Afin de diminuer la charge morte des véhicules servant à l'entretien routier, le Ministère a amorcé en 1989-1990 une recherche sur l'utilisation possible des matériaux composites.

Chapitre VII
Programme 5

Gestion interne et soutien

7.1 Gestion financière

Direction des contrats et de l'approvisionnement

Au cours de l'année 1989-1990, le Ministère a accordé, par l'intermédiaire du Service des contrats, 1 774 contrats d'une valeur globale de 388,4 millions de dollars, soit :

- pour la construction, 220 contrats pour une valeur de 241,4 millions de dollars;
- pour l'entretien d'été, 522 contrats pour une valeur de 64,9 millions de dollars;
- pour l'entretien d'hiver, 671 contrats pour une valeur de 44,5 millions de dollars;
- pour les services professionnels, 361 contrats pour une valeur de 37,6 millions de dollars.

L'année 1989-1990 a vu se concrétiser l'ensemble des règles du nouveau Règlement sur les contrats de services du gouvernement en vigueur depuis novembre 1988. Ce nouveau règlement, portant sur l'ensemble des contrats de services professionnels et des services auxiliaires, a nécessité la révision des procédures d'octroi de ces contrats et la fourniture d'informations aux intervenants tant du Ministère que de l'extérieur.

La présente année a vu également la décentralisation des procédures d'octroi des contrats de pose de revêtement bitumineux sans appel d'offres public dans les 14 régions du Ministère. Malgré certaines erreurs de parcours, l'ensemble de l'opération a été qualifiée de très bonne. Le processus ne porte pas sur les contrats octroyés par appel d'offres public pour lesquels les gestionnaires continuent à suivre la procédure habituelle centralisée.

La décentralisation a également été appliquée pour la deuxième année à tous les contrats de déneigement sans appel d'offres public.

Le tableau et le graphique suivants indiquent la répartition des contrats accordés au cours des cinq dernières années.

Tableau 14

Répartition des contrats accordés en 1989-1990 par rapport aux quatre années précédentes

(en millions de dollars)

Année	Construction	Entretien d'été	Entretien d'hiver	Services professionnels	Total
1985-1986 ($)	191,5	51	37,9	10,5	290,9
Contrats (n)*	513	573	637	225	1 948
1986-1987 ($)	131,3	51,9	38,1	44,1	265,4
Contrats (n)	336	492	641	249	1 718
1987-1988 ($)	204,7	68,6	40,5	34,6	348,4
Contrats (n)	389	564	649	468	2 070
1988-1989 ($)	149,4	67,1	42	30,9	289,4
Contrats (n)	416	529	662	572	2 179
1989-1990 ($)	241,4	64,9	44,5	37,6	388,4
Contrats (n)	220	522	671	361	1 774

* n = nombre

Le Service de l'approvisionnement a, pour sa part, le mandat de fournir au Ministère l'ensemble des biens et des espaces nécessaires à son fonctionnement. De plus, il assure un système de contrôle sur la gestion des inventaires et gère le fonds des télécommunications.

Graphique 11
Répartition des contrats accordés

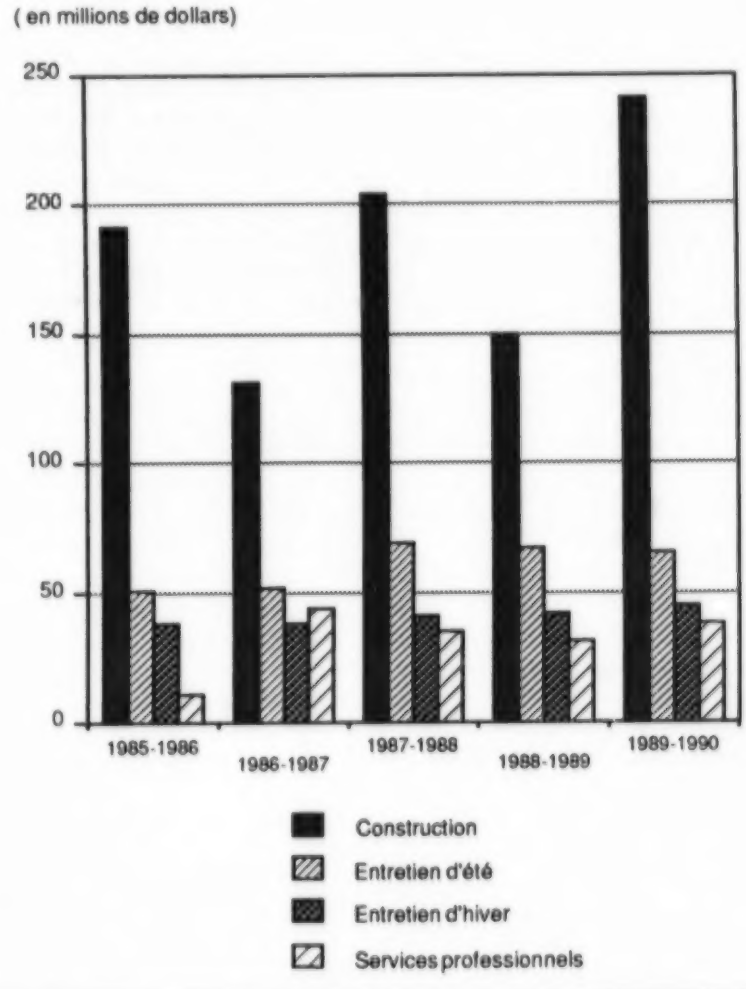


Tableau 15
Acquisitions

	Acquisition de biens		Acquisition de matériaux routiers		Acquisitions locales		Total	
Année	Nombre	$	Nombre	$	Nombre	$	Nombre	$
1986-1987	983	90 907 000	838	17 118 000	1 382	2 617 000	3 203	110 642 000
1987-1988	1 200	95 055 000	867	21 147 000	1 607	2 526 000	3 674	118 728 000
1988-1989	1 190	101 927 000	827	15 454 828	3 058	4 701 000	5 075	122 082 828
1989-1990	912	89 080 000	834	16 250 000	3 074	3 275 000	3 820	108 605 000

Les coûts reliés à la fourniture et à l'aménagement des espaces sont passés de 35 490 800 $ en 1988-1989 à 39 546 000 $ en 1989-1990, alors que ceux reliés au Fonds de services des télécommunications ont augmenté de 7 630 000 $ en 1988-1989 à 8 384 000 $ en 1989-1990.

Direction des réclamations

Le Service des réclamations sur contrats a étudié 103 réclamations durant l'année civile 1989, c'est-à-dire du 1er janvier au 31 décembre 1989, ce qui a nécessité 140 rapports d'étude. Les montants réclamés s'élèvent à 24 507 467 $, soit 20 % de la valeur des contrats accordés par soumission qui ont fait l'objet d'une réclamation. Ces contrats s'élèvent à 120 188 973 $.

Après étude, 18 réclamations ont été rejetées parce que non fondées; 16 propositions de règlement d'une valeur de 910 454 $ ont été refusées par les entrepreneurs; 11 propositions totalisant 317 219 $ ont été ignorées par les réclamants; 59 offres de règlement, totalisant des déboursés de 5 151 245 $, ont été acceptées par les entrepreneurs.

Pour la même période, 22 autres réclamations sont à l'étude, mais n'ont pas encore fait l'objet d'une offre formelle de règlement. Les montants réclamés sont évalués à 6 621 775 $, ce qui équivaut à 30 % des montants des contrats.

À la suite du refus du Ministère d'accepter certaines réclamations ou d'arriver à une entente avec les réclamants, 19 demandes sont actuellement devant les tribunaux, dont deux pour l'année 1989. Parmi ces causes, trois sont en appel parce que les entrepreneurs n'ont pas accepté les jugements de la Cour supérieure.

En plus des réclamations sur contrats de construction et d'entretien, le Service des réclamations sur contrats en a accepté 20 provenant d'ailleurs que de la Direction générale des opérations. Ces réclamations se répartissent de la façon suivante : huit du Service de la perception, cinq pour un contrat de services professionnels, sept de diverses unités administratives.

Tableau 16

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	1988	1989
Nombre d'études	89	103
Propositions acceptées	54	59
Propositions sans réponse	1	11
Propositions refusées	14	16
Réclamations refusées (offre nulle)	20	18

Tableau 16 (suite)

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	1988	1989
Valeur des travaux où il y a eu réclamation	109 994 747 $	120 188 973 $
Montants réclamés	12 773 146 $	24 507 465 $
Montants proposés et acceptés	2 059 597 $	5 151 245 $
Montants proposés et refusés	1 182 493 $	910 454 $
Montants proposés et demeurés sans réponse	3 481 $	317 239 $
% réclamations/contrats	12 %	20 %
% montants proposés/ montants réclamés	25 %	26,03 %
% montants proposés et acceptés/montants réclamés s'y rapportant	33,97 %	36,10 %
% montant payable/ montant réclamé	25,41 %	26,03 %

Durant l'année civile 1989, le Ministère a reçu 2 322 plaintes de citoyens alléguant avoir subi des dommages, soit à la suite de travaux d'entretien du réseau routier ou de l'état inadéquat de la chaussée. De ce nombre, 1 237 ont été refusées puisqu'aucune faute n'était imputable au Ministère.

Par contre, la responsabilité du Ministère a été reconnue dans 513 cas et les offres de règlement, au montant de 276 989 $, ont été acceptées par les réclamants. Un montant supplémentaire de 344 281 $ a également été payé à ce chapitre pour 185 dossiers antérieurs à l'année 1989, ce qui porte le total des indemnités versées à 621 270 $.

Les 572 dossiers en suspens comprennent ceux dont les négociations n'ont pu être achevées durant l'année, ceux dont les rapports techniques n'ont pu être produits, ainsi que ceux dont les plaignants n'ont pas fourni les renseignements demandés.

Durant cette même période, le ministère des Transports a dû effectuer des déboursés de l'ordre de 20 903 $ à la suite de jugements de la Cour provinciale, Division des petites créances. Il a également payé, à la suite de jugements de cour ou de règlement hors cour, des indemnités de 229 486 $ auxquelles s'ajoutent des intérêts de 69 187 $ totalisant en tout un montant de 298 673 $.

Tableau 17
Sommaire de frais

Total des indemnités versées	871 660 $
Frais d'expertise	28 597 $
Intérêts	69 187 $
Frais judiciaires et honoraires	24 095 $
Total	**993 539 $**

7.2 Vérification interne

Au cours de l'exercice financier 1989-1990, le Service de la vérification interne a entrepris et réalisé divers mandats de vérification en vue de procéder à un examen de la qualité et de la pertinence des mécanismes en vigueur pour assurer une saine gestion des opérations du Ministère.

Ainsi, les rapports soumis au Comité de vérification, aux fins de discussion avec les gestionnaires faisant l'objet d'une vérification, concernent le développement, les modifications et l'exploitation des systèmes, les communications et le contrôle de l'équipement audiovisuel, la gestion des travaux d'entretien d'été et les subventions au transport adapté.

Au 31 mars, le Service de la vérification interne était à réaliser d'autres mandats concernant principalement les opérations ou activités en rapport avec la construction et l'entretien du réseau routier.

7.3 Enquêtes

Le Service des enquêtes a ouvert quelque 210 dossiers relevant de sa compétence, au cours de l'exercice 1989-1990. De plus, il a mis un accent particulier sur la prévention, de façon à éviter les vols et les actes de vandalisme contre la propriété du Ministère.

En outre, le Service a continué à porter assistance à certains ministères et organismes qui ne disposent pas de ressources leur permettant de faire des enquêtes internes.

7.4 Communications

Selon les divers secteurs d'activité du Service des relations publiques, différents dossiers ont marqué l'année 1989-1990. Une campagne d'information d'envergure a cependant été au coeur des réalisations de l'été 1989, celle de la réfection de l'autoroute 20 dans l'Ouest de l'Île de Montréal menée sous le thème « Aidez-nous à faire du chemin ».

À la radio, dans les journaux, sur les affiches géantes, les messages « Aidez-nous à faire du chemin » ont incité de nombreux usagers à choisir d'autres routes et moyens de transport, contribuant ainsi à réduire les inconvénients de la réfection de l'autoroute 20. Du côté des relations de presse, la mise sur pied d'une salle de presse a été un événement majeur et a remporté un franc succès; près de 600 communiqués y ont été émis. Le personnel du renseignement a, pour sa part, répondu à des milliers de demandes du public. Un document vidéo faisant état du rôle de Transports Québec et de l'important travail de planification et de réfection qu'a suscité cette opération était aussi réalisé.

Au secteur des affaires publiques, plusieurs autres réalisations ont été marquantes pour l'année 1989-1990. Que ce soit en publicité, en exposition ou en promotion, une foule d'activités ont permis d'assurer une bonne visibilité au Ministère. Au printemps, le Ministère diffusait, sur les grands réseaux de télévision, un message publicitaire très percutant pour sensibiliser les usagers à la signalisation de chantier.

Cette production « Ralentir, c'est une question de vie » était soutenue par d'autres activités qui exploitaient cet aspect de la sécurité routière. Ainsi, une exposition a été tenue dans une dizaine de régions du Québec pour mieux faire connaître la signalisation « orange ».

Une nouvelle signature a été réalisée pour la Direction du transport routier des marchandises : « Transports Québec, ça vous avance », qui s'est retrouvée sur différents supports tels stand d'information, objet promotionnel, dépliants, publicité imprimée. Une autre tournée nous amenait dans les centres commerciaux, cette fois, pour informer la population au sujet de la réglementation sur les véhicules tout terrain, avec le stand « V.T.T. oui mais... ».

Dans le cadre des activités de relations de presse, en dehors de la couverture de la réfection de l'autoroute 20, diverses conférences de presse et inaugurations ont été tenues et des centaines de communiqués ont été émis, tant à Québec qu'à Montréal, pour répondre aux besoins des médias ainsi qu'à ceux des gestionnaires du Ministère.

Pour sa part, la Division des productions audiovisuelles s'est attaquée à la production d'une quinzaine de documents. Cela va des travaux majeurs effectués par le Ministère sur l'autoroute 20 dans la région de Montréal, aux méthodes de contrôle mises en place et utilisées par les experts de l'assurance de la qualité en passant par la reconstruction de trois ponceaux préfabriqués.

Le service de l'état des routes a répondu à plus de 200 000 demandes de renseignements dans les régions de Montréal et de Québec, en période hivernale, soit du 1er novembre au 19 avril.

Bref, une année bien remplie grâce à une présence constante dans différents milieux et de multiples productions que l'on s'est d'ailleurs assuré de promouvoir.

L'année 1989-1990 a été marquée par la publication de plus de 250 documents au Service de l'édition.

Ont ainsi paru huit fascicules sur la signalisation routière au Québec, qui fournissent une information exhaustive sur les normes d'installation de la signalisation. Tous les aspects de cette normalisation y sont traités, de la signalisation d'information à celle des travaux mobiles en passant par la signalisation de danger.

De plus, une autre brochure a été éditée sur la signalisation des voies cyclables.

La collection Études et recherches en transports, qui se compose de cinq séries, s'est enrichie de sept nouveaux titres portant principalement sur l'évaluation du plan de rachat des permis de taxi à Montréal, le transport nolisé et touristique par autocar en France et le portrait de la clientèle des taxis à Montréal.

Dans le domaine du transport des personnes et des marchandises, il faut souligner la publication du *Règlement sur le transport des matières dangereuses* de même que la parution de documents sur la réglementation des charges du transport routier et le transport des BPC.

À remarquer aussi, dans le même domaine, des documents sur le camionnage en vrac et le taxi, de même que le guide des normes.

Une autre réalisation importante des communications concerne le thème de la qualité. Soulignons la publication des *Actes du colloque sur la qualité* et la publication d'un document sur la sensibilisation à la gestion intégrale de la qualité et de sa version anglaise intitulée : *Awareness*.

Parmi les multiples publications techniques ou spécialisées produites au cours de l'année, mentionnons la carte routière du Québec qui, pour la première année, a été mise en vente selon une entente de production avec Les Publications du Québec.

Les publications régulières du Ministère ont également accaparé les ressources du Service de l'édition. Parution mensuelle du journal interne *L'Équipe*, publication de l'annuaire téléphonique du Ministère, du *Répertoire statistique*, édition de la revue de presse, du rapport annuel, du bulletin *CAO-DAO*, du sommaire des périodiques et de la brochure *Au bout du fil*, autant de travaux qui ont été confiés au personnel des communications.

Il faut mentionner l'inauguration du Programme d'aide aux employés (PAE) qui va prendre de l'ampleur en 1990-1991. Un dépliant a été conçu sur ce sujet.

Finalement, pensons à la publicité le long des routes et à celle dans le *Reader's Digest* sur le rôle du Ministère dans le domaine de l'environnement.

Diverses autres activités comme la gestion et la diffusion de la documentation et l'amélioration de la qualité de la langue dans toutes les publications officielles du Ministère ont aussi fait partie des priorités au cours de l'exercice 1989-1990.

7.5 Systèmes de gestion

Architecture générale des données, des traitements et de la technologie

Le Ministère a poursuivi ses études sur la refonte de ses principaux systèmes amorcée l'année dernière, conformément au schéma directeur de l'informatique et aux orientations de l'Architecture générale au plan des données, des traitements et de la technologie.

Ainsi, des concepts de l'Architecture générale tels la répartition des données et des traitements sur différents sites et l'utilisation d'un répositoire central pour les données d'intérêt commun ont été élaborés.

L'acceptation par le Ministère des infrastructures technologiques a été à l'origine de plusieurs dossiers qui ont permis de préciser davantage l'orientation prise. Parmi ces dossiers, notons :

— l'approche client-serveur,

— les réseaux locaux,

— l'environnement de développement,

— l'interconnexion.

L'un des choix technologiques importants a été celui du logiciel à utiliser comme système de gestion de bases de données (SGBD); ce choix est stratégique et assure au Ministère que le développement de ses systèmes sera appuyé par des outils performants et conviviaux, à la fine pointe de la technologie.

Un autre dossier relié étroitement à la technologie est la définition détaillée d'un système de câblage des équipements branchés en réseau permettant de répondre aux besoins d'une telle infrastructure, et ce, dans un édifice regroupant plusieurs unités administratives.

Analyse, développement et implantation de systèmes

Au cours de l'année 1989-1990, plusieurs analyses préliminaires ont été complétées, entre autres :

— la conception et le dessin assistés par ordinateur. Le comité directeur de ce projet (CAO-DAO) a travaillé à l'élaboration d'un projet-pilote avec quelques unités administratives pour la réalisation de certains ouvrages;

— la gestion des projets d'infrastructure;

— la gestion des opérations de construction et d'entretien;

— la mise à jour et l'exploitation des données de base des infrastructures;

— la conservation des infrastructures;

— la préparation des devis et demandes de paiement.

Outre le soutien aux systèmes opérationnels, la réalisation et l'implantation de divers systèmes ont été effectuées chez les utilisateurs. On peut mentionner en particulier :

— la micrographie des plans;

— l'information de gestion pour les projets de recherche;

— diverses applications pour le calcul et le dessin de structures par ordinateur;

— la gestion des crédits pour honoraires professionnels;

— le suivi des missions extra-ministérielles;

— le système de la programmation et des enveloppes budgétaires (PEB-0250) implanté, en fin d'année, à l'ensemble du Québec.

Concernant le délestage de la charge de traitement des mini-ordinateurs en région, deux architectures détaillées de systèmes ont été complétées, soit la gestion des pièces et des matériaux ainsi que celle concernant l'information du parc du matériel. Aussi la refonte d'une partie du système de traitement des rapports journaliers à la DGO a été réalisée.

À titre d'assistance, le groupe de l'Info-Centre a continué d'offrir à l'ensemble des utilisateurs, tant de l'ordinateur central que de la micro-informatique, un soutien technique par des conseils appropriés, par la publication régulière du bulletin d'information *Au bout du fil* ainsi que par un service de prêt d'équipement et de logiciels.

Cadre normatif du développement de systèmes

Dans le cadre du développement de ses systèmes informatiques, le Ministère a réalisé divers documents relatifs à la gestion de projet, au développement, au pilotage et au prototypage de systèmes pour en définir les fonctions et en normaliser la réalisation. Cette nouvelle approche de développement contribuera à établir un standard dans la façon de faire et permettra un meilleur suivi de l'utilisation des ressources et des calendriers de réalisation.

D'autres activités, telles l'élaboration de manuels et de guides et le choix d'outils de gestion, seront élaborées au cours de la prochaine année.

Équipement et soutien technique

Conformément à son plan d'équipement, le Ministère a acquis quelque 220 micro-ordinateurs et diverses autres pièces d'équipement tels qu'imprimantes, écrans et tables digitalisantes, pour répondre à l'ensemble de ses besoins informatiques et bureautiques. Cette informatisation favorise une participation de plus en plus grande du personnel à l'utilisation des nouvelles technologies dans la réalisation de leurs activités.

Cependant, préalablement à ces acquisitions, la Direction des systèmes de gestion a procédé à une évaluation technique de plusieurs types de micro-ordinateurs en vue de déterminer les équipements répondant le mieux aux besoins établis, et ce, aux meilleurs coûts.

Au chapitre des dépenses en matériels et logiciels informatiques, elles s'élèvent à 3,5 millions de dollars et se répartissent comme suit :

Tableau 18

Dépenses en matériels et logiciels informatiques

(en milliers de dollars)

	Matériel	Logiciel
Unités administratives relevant du Bureau du sous-ministre	156,6	15,7
Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises	300,7	22,8
Direction générale du génie	336,2	20,8
Direction générale des opérations	1 935,7	200,2
Direction générale de l'administration et de la gestion financière	369,4	154,2
Total	**3 098,6**	**413,7**

Quatre réseaux locaux sont venus s'ajouter à celui qui avait été implanté l'année précédente au Service de l'exploitation :

— Direction générale du transport terrestre des personnes (2) (Montréal et Québec);

— Direction des ressources humaines (1);

— Service du développement des projets de la Direction des systèmes de gestion (DSG) (1).

Une étude de planification de la charge de traitement à l'ordinateur central a aussi été complétée.

Dans le cadre du délestage des mini-ordinateurs desservant les opérations de la DGO, diverses modifications ont été apportées au réseau de télécommunication afin d'améliorer la qualité des services à l'ensemble des utilisateurs du réseau.

D'autres activités de développement et de soutien technique ont été effectuées :

— production du plan annuel de réalisation des systèmes, du plan d'équipement et du rapport annuel des technologies de l'information;

— soutien aux environnements des micro-ordinateurs desservant la DGG ainsi que le Service des archives et messageries;

— développement d'un système d'inventaire au Service de l'exploitation, lequel a servi de prototype dans le cadre des infrastructures technologiques.

Bureautique et procédés administratifs

Concernant les activités de traitement de texte, les efforts ont été consacrés principalement à implanter le logiciel WordPerfect et à offrir le soutien aux utilisateurs du traitement de texte tant sur micro-ordinateurs que sur appareils dédiés. Par ailleurs, des études ont été réalisées sur des logiciels de type bureautique (grapheurs, interface graphique, etc.).

En gestion documentaire, les principales activités ont visé la réalisation du calendrier de conservation des plans, l'évaluation de logiciels de gestion documentaire, la révision de la structure de classement, la mise à jour du calendrier des délais de conservation, ainsi qu'une étude de faisabilité pour le traitement par image des dossiers de la Direction des ressources humaines.

Les tâches reliées au secteur des procédés administratifs ont consisté à offrir un soutien technique à la conception, l'élaboration, la mise à jour et la diffusion des directives, des manuels de l'utilisateur et des imprimés administratifs. La DSG a aussi proposé et commencé à implanter une nouvelle structure pour les manuels de l'utilisateur afin de les actualiser et d'en faciliter l'utilisation. L'ajout d'un micro-ordinateur spécialisé dans la production graphique a permis de faciliter et d'accélérer le processus de conception des formulaires.

Chapitre VIII
Programme 6

Transport scolaire

En vertu de son programme d'aide au transport scolaire, le Ministère alloue une aide financière aux commissions scolaires et aux institutions privées, préalablement autorisées, qui assurent le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire.

Quelque 622 000 élèves ont utilisé le transport scolaire durant l'année 1989-1990, soit environ 59 % des élèves inscrits. La plupart sont desservis par un transporteur qui n'offre que des services de transport scolaire, bien qu'environ 52 000 élèves utilisent les services d'un organisme public de transport ou d'un détenteur de permis.

Le Ministère a versé 347 869 800 $ pour ce programme en 1989-1990, ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport à l'année précédente. La plus grande partie de ce montant a été consacrée à l'aller-retour quotidien à l'école, au transport entre les écoles, au transport périodique ainsi qu'au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Le reste, soit 387 930 dollars, a servi au programme de maternelles-maisons et animation.

Le Ministère a effectué, au cours de l'année, la révision du Règlement sur le transport scolaire et a soumis une version préliminaire aux parties intéressées. Cette révision met à jour le chapitre relatif à la négociation des contrats et tient compte de la nouvelle Loi sur l'instruction publique (L.Q. 1988, chapitre 84) adoptée en décembre 1988. Il a également entrepris de réviser le Règlement sur les véhicules automobiles destinés au transport des écoliers.

Le ministère des Transports préside le Comité ministériel permanent sur le transport des écoliers qui est formé des représentants des commissions scolaires catholiques et protestantes, de l'Association du transport écolier du Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Le comité aborde les divers dossiers relatifs au transport scolaire. Les principaux sujets traités au cours de l'année ont été la taxe sur les produits et services, l'âge des véhicules d'écoliers et les règles concernant les bagages à bord des véhicules affectés au transport des écoliers.

Au printemps 1990, le Ministère a entrepris la préparation du cadre financier 1991-1993, devant servir à déterminer les principaux paramètres d'attribution des allocations au transport scolaire au cours de cette période. Dans ce contexte, le Ministère prévoit effectuer un examen complet de la situation financière des transporteurs scolaires. Il réalisera aussi une évaluation de l'aide financière accordée au transport des élèves des institutions privées.

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

La défense des intérêts du Québec dans les dossiers nationaux et internationaux demeure une préoccupation constante du Ministère. Celui-ci est demeuré attentif et est intervenu, particulièrement auprès du gouvernement fédéral, sur tout dossier à caractère législatif, réglementaire ou fiscal susceptible d'influencer les intérêts du Québec, ainsi que le développement des entreprises reliées au milieu maritime. Citons parmi les plus importants :

- la Loi nationale sur les transports, et particulièrement la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes;
- le projet de loi sur le cabotage;
- la politique fédérale de subvention au transport par chemin de fer des grains de l'Ouest (LTGO) et ses effets néfastes pour les ports de l'Est;
- le projet de recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne;
- la volonté du gouvernement fédéral (dévolution) de se départir de certaines infrastructures maritimes à caractère intraprovincial;
- le projet de modification de la réglementation du pilotage au Québec, région des Laurentides;
- la flotte canadienne de haute-mer, relativement à l'établissement éventuel d'un second registre (pavillon) destiné à rapatrier au Canada certains navires actuellement immatriculés sous pavillons étrangers.

Liaisons maritimes

Le Ministère s'assure du maintien et de l'amélioration des liaisons maritimes, que ce soit par les services de traversiers ou par les dessertes des régions éloignées. Pour réaliser cet objectif, il soutient financièrement les services concernés en plus de construire et voir à l'entretien d'infrastructures. Ainsi, en 1989-1990, il a versé 28,6 millions de dollars en subventions pour les services de traversiers et de cabotage et près de 1,3 million de dollars pour les infrastructures.

La Société des traversiers du Québec a reçu une aide de 18,9 millions de dollars pour effectuer un service aux traverses suivantes : Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, Québec — Lévis, l'île aux Grues — Montmagny, l'île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive, Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac, Matane — Baie-Comeau — Godbout.

Les autres services de traversiers privés se sont partagé 1,7 million de dollars : Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac — Saint-Juste-du-Lac, l'île d'Entrée — Cap-aux-Meules, l'île Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound et enfin les deux services de bateau-taxi : le service entre l'aéroport et le village de Saint-Augustin et celui de Harrington Harbour.

De plus, il a participé activement à la mise en place d'un service de traversier entre les municipalités de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs de l'île Verte et la municipalité de l'Isle-Verte.

Enfin, le Ministère subventionne également deux services de cabotage auxquels il a alloué 8 millions de dollars : la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et celle des îles de la Madeleine incluant le service d'hiver. Il organise de plus la desserte du Nouveau-Québec.

Travaux de développement

Le Ministère a investi 1,3 million de dollars pour des travaux de développement. Il a effectué des travaux au terminal routier de Saint-Ignace-de-Loyola et au terminal routier de Matane. Il a poursuivi les travaux de polyvalence des débarcadères de Matane — Baie-Comeau de même que les travaux au terminal de Montmagny et il a commencé les plans et devis de la gare de Saint-Siméon. Le Ministère a parachevé les travaux d'installation des quais flottants à la rivière Saint-Augustin. Dans le cadre de l'entente Canada-Québec, il a poursuivi les travaux de construction du bac Mécatina II pour la traverse Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound. Par ailleurs, 552 000 $ ont été affectés à l'entretien des quais et débarcadères.

Le Ministère a continué de fournir un soutien technique et financier à l'amélioration et au développement des services maritimes, notamment par :

- la réalisation d'une étude visant le développement de la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon;
- l'expérimentation d'un service hivernal à destination des îles de la Madeleine;

- le soutien d'organismes dont les objectifs sont le développement du transport maritime tels la Société de développement économique du Saint-Laurent;
- l'apport de sa contribution, avec celle d'autres partenaires gouvernementaux et privés, à l'évaluation de la mise en place d'un système EDI (EDICOM) adapté aux besoins des entreprises de transport maritime et intermodal dont les activités sont reliées au port de Montréal;
- l'assistance technique au développement de l'infrastructure de recherche et de formation en transport maritime au sein du Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal inc. (CFORT);
- la réalisation d'une étude sur le transport des vracs liquides sur le Saint-Laurent.

Le ministère des Transports du Québec a apporté une assistance à l'Institut maritime du Québec, dans le cadre du plan de développement de ce dernier. Ainsi, le Ministère a contribué de façon soutenue aux travaux préparatoires à la mise en place d'un programme de formation de base en transport maritime et intermodal au Québec (identification des besoins de formation et élaboration du programme).

Le Ministère a participé à une étude portant sur l'informatisation du transit international au Québec. Dans cette perspective, l'étude a pu identifier les besoins d'adaptation des transitaires internationaux québécois aux innovations technologiques de l'information.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Placé sous l'autorité du sous-ministre des Transports, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a pour mandat de favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

À ce titre, il assure l'échange d'informations relatives au fleuve au sein des ministères et organismes, suscite et encourage des initiatives, fait valoir les intérêts du Québec au sein d'organismes canadiens, américains et européens dont l'action peut influencer la mise en valeur du Saint-Laurent et collabore autant avec les organismes des gouvernements fédéral, ontarien et des huit États américains riverains des Grands Lacs, qu'avec l'entreprise privée.

Les dossiers qui ont surtout retenu l'attention durant l'exercice 1989-1990 sont le transit international du charbon, l'exportation de produits agricoles, l'import-export d'automobiles via le Saint-Laurent, la promotion de la navigation hivernale, l'urbanisation des aménagements portuaires et la compétitivité de la voie fluviale.

De concert avec ses partenaires ontariens et américains, le Secrétariat diffuse une carte du système Saint-Laurent — Grands Lacs, un document d'information de prestige ainsi qu'un film de promotion commerciale. Avec la Direction des communications, il produit un document vidéo sur la navigation hivernale. Il assume un rôle clé dans l'organisation de la conférence internationale des maires riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Des étudiants et des professeurs du Québec, d'Ontario et de France effectuent des stages de formation ou de recherche au Secrétariat. Ce dernier suit les travaux du plan de la mise en valeur du Saint-Laurent et assure une participation active du Québec au sein de nombreuses organisations internationales intéressées à l'axe maritime Saint-Laurent — Grands Lacs.

9.2 Transport aérien

Le Ministère intervient dans le domaine du transport aérien pour maintenir la sécurité et l'efficacité des infrastructures qui sont sous sa responsabilité, pour soutenir la desserte aérienne de certaines régions et pour veiller au développement de ce mode de transport.

Entretien des infrastructures

Durant l'exercice financier 1989-1990, le Ministère a affecté un budget de 5 176 100 $ à l'entretien, l'exploitation et l'amélioration de 22 aéroports et héliports, y compris les frais de fonctionnement du bureau de Kuujjuarapik. De ce montant, 738 800 $ ont été dépensés principalement pour l'acquisition d'équipement (chargeurs, souffleurs, charrues, extincteurs, etc.) pour les besoins des deux nouveaux aéroports nordiques de Tasiujaq et de Kangiqsualujjuaq, ainsi que pour l'achat de petites pièces d'équipement pour les ateliers mécaniques de quelques aéroports.

Par ailleurs, le Ministère a entretenu l'équipement électrotechnique des aéroports dont ceux situés en milieu nordique. L'entretien du balisage aéroportuaire comprenait les feux de bord de piste, les feux d'approche, les feux de voies de circulation, les phares rotatifs, les manches à vent, les VASIS (indicateurs de pente d'approche), les RILS (lumières stroboscopiques aux extrémités de la piste) et le système de télécommande ARCAL.

Développement des infrastructures

Dans le cadre des activités visant à renouveler la certification des infrastructures aéroportuaires, le Ministère a identifié les correctifs et les travaux à

réaliser pour maintenir une exploitation efficace et sécuritaire des infrastructures qui sont sous sa responsabilité.

À la suite d'une évaluation de la problématique de l'exploitation des hélicoptères et de la desserte de points isolés, le Ministère a conçu un programme d'amélioration et de construction d'héliports gouvernementaux. Ce programme nécessitera, au cours des prochaines années, des investissements importants qui permettront la certification et la mise en service de plusieurs nouveaux héliports ainsi que l'amélioration d'héliports déjà existants.

La construction d'aéroports nordiques (au nord du 55e parallèle) s'est poursuivie. Cette année, les aéroports de Tasiujaq et de Kangiqsualujjuaq ont été mis en service tandis qu'on entreprenait les travaux à Akulivik.

La constructions des aéroports nordiques fait partie d'une entente Canada-Québec selon laquelle le Québec paie 40 % du coût des travaux et le Canada 60 %. Au cours de l'année, le Ministère a consacré plus de 17 millions de dollars à ces travaux.

Les travaux se sont aussi poursuivis afin de doter la région de Témiscamingue d'un nouvel aéroport. On a notamment entrepris au cours de l'année la construction d'une aérogare et d'un atelier de déglaçage. L'aéroport régional du Témiscamingue, qui aura nécessité des investissements de plus de 5 millions de dollars, est maintenant ouvert à la circulation aérienne.

En vertu d'une entente avec la Ville d'Amos et pour donner suite au Sommet socio-économique de l'Abitibi — Témiscamingue, le Ministère a contribué à l'amélioration de l'aéroport municipal d'Amos.

Dans le même contexte, il a participé financièrement au développement des infrastructures aéroportuaires à Lebel-sur-Quévillon.

Maintien des dessertes

Le Ministère a reconduit sa subvention à la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord qui atteint cette année plus de 4 millions de dollars. Ce service est exploité par INTAIR dans 11 villages entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

Dans le cadre de l'entente relative à cette desserte, le Ministère subventionne également un service de transport par hélicoptère, en période de gel et de dégel, entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport situé sur la rive opposée, ainsi qu'entre Chevery et Harrington Harbour.

Il s'est intéressé aux besoins en matière de transport aérien des résidents de régions isolées et a mis sur pied des programmes de réduction de tarifs aériens pour la population des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti.

Par ailleurs, le Ministère a maintenu son aide financière aux traverses aériennes Montmagny — île aux Grues, Havre-aux-Maisons — île d'Entrée et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs — île Verte.

Prise en charge d'aéroports

La prise en charge d'aéroports fédéraux situés sur le territoire du Québec pose de nombreux problèmes d'ordre juridique, constitutionnel, politique, économique et financier. Le Comité interministériel mis sur pied par le Ministère pour examiner la proposition du Conseil de l'aéroport international de Montréal, à l'effet de prendre en charge l'exploitation de cet aéroport, poursuit ses travaux. Cette proposition fait suite à la politique du gouvernement fédéral autorisant la cession de la propriété ou de l'exploitation d'aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires locales.

Le Ministère s'intéresse également à la question de la régionalisation de l'aéroport de Québec. Il s'est engagé à verser 25 000 $ à la Société aéroportuaire de Québec pour réaliser une étude de faisabilité de la prise en charge de cet aéroport.

Développement de l'industrie du fret aérien à Montréal

Le ministère des Transports a contribué à la mise en place d'un Groupe de promotion du fret aérien dont l'objectif est de favoriser la promotion de la chaîne de transport aérien et intermodal à Montréal.

Plusieurs ministères et organismes font partie de ce groupe, dont le ministère des Affaires internationales, Transports Canada, le ministère des Affaires extérieures, CIDEM, le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie et les aéroports de Montréal (ADM).

Chapitre X
Programme 8

Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

Au cours de l'exercice 1989-1990, les aéronefs du ministère des Transports ont enregistré 11 534 heures de vol, ce qui représentait, pour l'ensemble du parc aérien gouvernemental, une diminution de 8 % par rapport à l'année précédente.

L'avion-ambulance de type Challenger, mis en service en 1988, a effectué le transport de plus de 800 patients, de régions éloignées vers les grands centres hospitaliers du Québec. Le transport de ces patients a nécessité près de 1 500 heures de vol. Suppléant occasionnellement à l'avion-ambulance, les avions de transport exécutif ont accumulé près de 325 heures de vol pour le transport de 75 patients.

Le nombre d'heures de vol des avions affectés au transport exécutif a diminué de façon appréciable à cause du retrait de certains appareils du parc aérien gouvernemental. Le remplacement de ces aéronefs fait présentement l'objet d'une analyse de la part des autorités.

On a noté aussi une forte diminution dans l'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et de l'environnement, de même qu'à la conservation de la faune. De ce côté, on a enregistré 3 720 heures de vol comparativement à 4 960 en 1987-1988 et à 5 562 en 1988-1989.

Les divers ministères du gouvernement du Québec et les organismes gouvernementaux ont eu recours à la compétence du Service aérien gouvernemental pour effectuer 2 539 nolisements d'aéronefs des entreprises privées au cours de l'année. La valeur de ces contrats s'est élevée à 6 782 128 $. Les deux tiers de ce montant ont été consacrés au nolisement d'avions et l'autre tiers au nolisement d'hélicoptères.

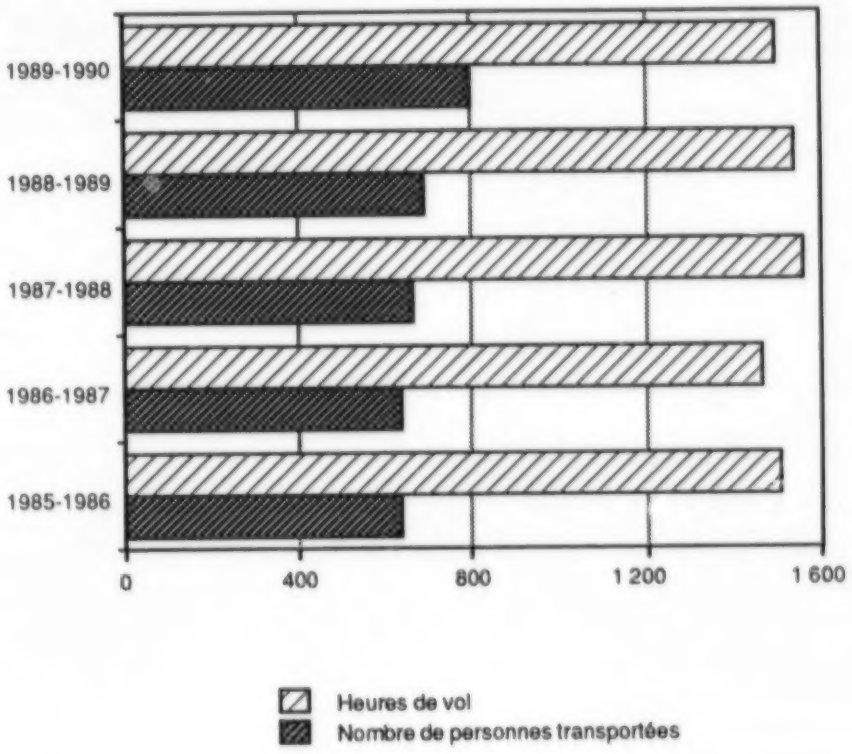
On a noté, à ce chapitre, une diminution de 8 % du nombre de nolisements et une augmentation de 5 % des coûts par rapport à l'année 1988-1989.

10.2 Protection de la forêt

Les avions-citernes du Service aérien gouvernemental ont contribué à circonscrire 381 feux de forêt durant la saison estivale 1989. Au cours de ces opérations, qui ont nécessité 2 172 heures de vol, les pilotes des avions-citernes ont procédé à 13 586 largages pour déverser quelque 68 millions de litres d'eau sur les foyers d'incendie.

Au cours des années, le Québec s'est acquis une réputation internationale de savoir-faire et de compétence dans l'utilisaton des avions-citernes pour lutter contre les feux de forêt. C'est ainsi qu'en 1989-1990 trois provinces canadiennes, l'Ontario, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick, et deux États américains, la Virginie et la Caroline du Nord, aux prises avec des incendies forestiers, ont loué du Québec des avions-citernes et leurs équipages pour combattre ces sinistres.

Graphique 12
Transport aéro-médical



Chapitre XI
Secrétariat du Ministère

11.1 Service des relations extraministérielles

Le Service des relations extraministérielles coordonne les relations du Ministère avec les entreprises, associations ou ministères reliés au domaine des transports, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international.

Le Conseil des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière a tenu une réunion à Calgary au cours de l'année. Lors de cette réunion, à laquelle participait le ministère québécois des Transports, divers sujets ont été abordés, tels : la politique routière nationale, l'avenir de Via Rail, l'application de la taxe nationale de vente aux services de transport, et la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds.

L'intérêt du Ministère a continué de se manifester à l'égard de diverses associations de transport regroupant aussi bien des transporteurs que des fabricants, des consultants et des consommateurs. C'est ainsi que le Ministère a participé aux activités de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Plusieurs représentants du Ministère ont effectué des missions à l'étranger au cours de l'année. Aux États-Unis les rencontres ont porté particulièrement sur la technologie informatique, le transport routier et les techniques routières. Une délégation du Ministère a participé, à Washington, à la rencontre annuelle du Transportation Research Board (TRB).

À ces missions sont venus s'ajouter une cinquantaine d'événements : cours de formation en pilotage, en entretien d'aéronefs et en génie des transports, ainsi que des congrès, colloques, etc.

Des représentants du Ministère ont effectué quatre missions en France dans le cadre du programme de coopération franco-québécois. Ces missions ont eu pour objet les techniques de renforcement des ponts en béton, le service de transport par autocar, la formation et la télématique dans l'industrie du transport routier des marchandises et les normes de sécurité des infrastructures routières.

D'autres missions ont été organisées en France en dehors du programme de coopération, pour étudier les questions suivantes : les systèmes d'information aux usagers du transport en commun et les enquêtes approfondies sur les accidents de la route (mission effectuée conjointement avec la Régie de l'assurance automobile du Québec et la Sûreté du Québec).

Par ailleurs, cinq missions françaises ont été accueillies par le Ministère. La plus prestigieuse fut celle du ministre français des Transports, monsieur Michel Delebarre. Les autres missions ont porté sur l'environnement, la route et les systèmes informatiques embarqués. Mentionnons que le Ministère a participé à une rencontre, à Québec, avec 225 représentants du transport routier de l'Union régionale des pays de la Loire.

De plus, conformément au programme d'échange de fonctionnaires avec la France, le Ministère a reçu un ingénieur français qui a travaillé dans le domaine de l'environnement. Durant ce temps, une ingénieure du Ministère travaillait à Paris au Service d'études des routes et autoroutes. Trois élèves-ingénieurs français de l'École nationale des travaux publics de l'État ont effectué un stage de formation d'une durée de huit semaines.

L'Allemagne, la Colombie, l'Espagne, la Hollande, la Norvège, la Suisse et le Venezuela sont autant d'autres pays ayant reçu la visite de fonctionnaires de notre Ministère, à l'occasion de comités de travail, de séminaires, de congrès, etc.

11.2 Service des archives et messageries

Le Service des archives et messageries a un double mandat : celui d'assurer la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère, et celui d'assurer des services en matière de courrier et de messageries.

Deux divisions se partagent ainsi les tâches soit :

- la Division des archives et plans,
- la Division du courrier et des messageries.

Archives et plans

Au cours de l'exercice 1989-1990, quelque 3 900 feuillets ont été ajoutés à la collection de plans du Ministère, ce qui en porte le nombre à plus de 369 600.

Le système intégré de micrographie des plans a subi ses derniers tests au cours de l'année 1989. C'est en janvier 1990 que l'on a procédé à son implantation dans les diverses unités administratives du Ministère.

La micrographie, méthode d'enregistrement et de stockage de données sur microfilm, permettra, à plus ou moins long terme, de réaliser des gains d'espace, de temps et donc d'argent.

Le gain de surface de stockage offert par cette orientation administrative procurera de substantielles économies en matière de loyers, souvent très élevés en milieu urbain.

De plus, la microforme permettra d'accroître la productivité à différents stades du traitement de l'information. Ainsi, des économies seront réalisées au niveau de la recherche de l'information, de la diffusion, de la reproduction et du classement des plans.

Par ailleurs, la Division archives et plans a reprographié au cours de l'année, pour les différentes unités administratives, plus de 7 000 feuillets de plans, pour un total d'environ 178 000 exemplaires.

Courrier et messageries

Cette division coordonne à l'échelle ministérielle l'application des politiques, normes et procédures en matière de gestion du courrier.

Elle gère aussi, au centre administratif de Québec, un poste de traitement du courrier destiné aux différents édifices de la région de Québec ainsi qu'aux directions régionales.

Au cours de l'année 1989-1990, plus de 860 000 lettres et colis ont été traités à cette division où l'on effectuait aussi plus de 470 expéditions massives de documents, totalisant environ 360 000 enveloppes.

11.3 Accès à l'information

Au cours de l'exercice 1989-1990, le Ministère a traité 38 demandes d'accès à des documents et une demande de communication de renseignements nominatifs, en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Au niveau des demandes d'accès à des documents, 25 demandes ont obtenu une réponse favorable d'accès complet ou partiel aux documents demandés. Neuf demandes ont fait l'objet d'un refus de la part du responsable ministériel, alors que trois faisaient référence à des documents inexistants, et une était transférée pour traitement à un autre organisme.

Quant à la demande de communication de renseignements nominatifs, elle a été satisfaite en partie par suite du désistement de la demanderesse.

Près de la moitié des demandes, soit 18, ont été formulées par des journalistes ou des avocats, alors que 16 l'ont été par des citoyens ou leurs représentants.

Quant au délai de traitement, on a répondu à 30 demandes en moins de 20 jours, il a fallu de 20 à 30 jours pour répondre à cinq autres et un délai de plus de 30 jours a été nécessaire dans quatre autres cas.

ISBN 2-551-14498-1

9 782551 144983

90000

Imprime au Quebec (Canada)

Ministere
des Transports